



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 26]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 24, 2009/फाल्गुन 5, 1930

No. 26]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 24, 2009/PHALGUNA 5, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 फरवरी, 2009

सं. टीएएमपी/39/2008-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में बहुउद्देशीय कार्यों प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/39/2008-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2009 के 12वें दिन पारित)

यह मामला अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तन न्यासों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों के अनुसरण में बहुउद्देशीय कार्यों प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा दाखिल प्रस्ताव दिनांक 10 जुलाई, 2008 से संबंधित है।

2. वीपीटी प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-
- (i). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए बर्थ की लम्बाई 255 मीटर पर परिकल्पित की गई है। इसमें से, पत्तन द्वारा 40 मी० की बर्थ लम्बाई निर्मित की गई है।
  - (ii). निम्नलिखित शुष्क बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो को प्रहस्तित किए जाने की संभावना है:-
    - (क). सीपी० कोक
    - (ख). लैम कोक
    - (ग). इस्पात
    - (घ). ग्रेनाइट ब्लाक
  - (iii). भंडारण क्षेत्र :
    - (क). 50,000 वर्ग मीटर भंडारण क्षेत्र
    - (ख). 10,000 वर्ग मीटर बर्थ का बैकअप क्षेत्र
  - (iv). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए निम्नलिखित दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया है:-

(क). सर्वोत्तम क्षमता:

- (i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रहस्तन दर प्रतिमानक और टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए परिकल्पित कार्गो का प्रतिशत हिस्सा नीचे दिए गए हैं:-

कार्गो	कार्गो का प्रतिशत हिस्सा	दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रहस्तन दरें (टनों में/दिन)
सी.पी. कोक	36	10,000
लैम कोक	36	10,000
इस्पात	18	4,000
ग्रेनाइट ब्लाक	10	2,500

- (ii). दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 2.08 मीट्रिक मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) होती है। इसके विपरीत, वीपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए 1.85 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है क्योंकि प्रतिमानकों के आधार पर निर्धारित (2.08 एमएमटीपीए की) सर्वोत्तम क्षमता बर्थ किराया दरों में परिवर्तन के लिए लागू की जाती है, 327 बर्थ दिवसों में होती है।

(ख). पूंजी लागत:

बहुउद्देशीय बर्थ की पूंजी लागत रु० 94.85 करोड़ पर अनुमानित की गई है। पूंजी लागत का ब्योरा नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	कुल लागत (रुपए करोड़ों में)
क.	बर्थ की लागत	
(i).	215 मीटर बर्थ लम्बाई की निर्माण लागत रु० 36.55 करोड़ और प्रस्तावित टर्मिनल के हिस्से 40 मीटर निर्मित बर्थ के लिए वीपीटी को देय अपफ्रंट रु० 10.51 करोड़।	47.06
(ii).	निकर्षण की लागत	2.92
	<b>कुल (क)</b>	<b>49.98</b>

ख.	सिविल वर्क	
(i).	बर्थ अपरन और पहुँच-मार्ग	0.29
(ii).	भंडारण यार्ड	7.32
(iii).	भवन, जल आपूर्ति, सीवेज, आदि	0.16
	<b>कुल (ख)</b>	<b>7.77</b>
ग.	उपस्कर लागत	
(i).	80 टन क्रेनों की 2 सं. की लागत	33.87
(ii).	विजली और लाइटिंग	1.08
	<b>कुल (ग)</b>	<b>34.95</b>
घ.	विविध लागत (रु 7.77 करोड़ पर 5 प्रतिशत + रु 34.95 करोड़)	2.15
	<b>कुल (क + ख + ग)</b>	<b>94.85</b>

(ग). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 18 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।

(घ). प्रचालन लागत:

- इसने निवेदन किया है कि कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए प्रचालन लागत दिशा-निर्देशों के आधार पर अनुमानित किया गया है।
- विजली लागत द्रव-कार्गो बर्थ के दिशा-निर्देशों में निर्धारित 24 लाख इकाईयाँ/वार्षिक/हैक्टेयर का उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत करने का अनुमान लगाया गया है। विजली लागत रु 5.80 प्रति इकाई की दर से 5 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र का अनुमान लगाया गया है।
- ईंधन लागत 4000 घंटे के लिए एक मोबाइल हारबर क्रेन द्वारा 40 लिटर का ईंधन उपभोग मानते हुए अनुमान लगाया है। ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए रु 37.50 प्रति लिटर की इकाई दर पर विचार किया गया है।
- मरम्मत और अनुरक्षण सिविल लागत के 1 प्रतिशत पर और अभियांत्रिक तथा विजली उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमान लगाया गया है।
- बीमा और अन्य व्यय सकल परिसंपत्ति मूल्य के प्रत्येक 1 प्रतिशत पर (विविध परिसंपत्तियों का मूल्य अतिरिक्त) पर अनुमानित किए गए हैं।
- मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1958 में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमान लगाया जाना बताया गया है। अंगीकृत मूल्यहास दरें बर्थ लागत, बर्थ अपरन, पहुँच-मार्ग और मोबाइल क्रेन पर 10.34 प्रतिशत, भवनों, जल, सीवेज पर 3.34 प्रतिशत और विजली तथा लाइटिंग पर 13.91 प्रतिशत है।

(ड). बर्थ किराया सेवा के संबंध में, दिशा-निर्देश अनुरक्षण प्रभार के लिए बर्थ लागत के 1 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं।

सीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के अलावा मूल्यहास के लिए बर्थ लागत के 1 प्रतिशत और बीमा के लिए 1 प्रतिशत पर भी विचार किया है।

(च). राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

(रु करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन के लिए	बर्थ किसिया के लिए	कुल
(i).	<b>पूँजी लागत:</b>			
	(क). सिविल	7.77	49.98	57.75
	(ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	34.95	-	34.95
	(ग). विविध	2.15	-	2.15
	<b>कुल पूँजी लागत</b>	<b>44.86</b>	<b>49.98</b>	<b>94.85</b>
(ii).	आरओसीई 18 प्रतिशत की दर से	7.18	7.99	15.17
(iii).	प्रचालन लागत	9.69	4.55	14.24
(iv).	<b>कुल राजस्व अपेक्षा</b>	<b>16.87</b>	<b>12.54</b>	<b>29.41</b>



क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण																		
(i).	<p>सर्वोत्तम घाट क्षमता के अनुमान के संबंध में दिशा-निर्देशों से विपथन के कारणों का औचित्य बताएं और इसका औचित्य भी बताएं कि बहुउद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के लिए टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने के लिए निर्धारित प्रतिमानक इसके मामले में लागू क्यों नहीं किए जा सकते।</p> <p>वीपीटी ने एक जगह-पर प्रतिमानकों के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता की गणना के लिए सीपी कोक, लैम कोक, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लॉकों का हिस्सा क्रमशः 36 प्रतिशत, 36 प्रतिशत, 18 प्रतिशत और 10 प्रतिशत के अनुपात में माना गया है। जबकि 250 दिनों के लिए क्षमता और बर्थ किराये की गणना के लिए भी पुनर्गणना करते समय, इन कार्गो मर्दों की मात्रा क्रमशः 32 प्रतिशत, 48 प्रतिशत, 13 प्रतिशत और 5 प्रतिशत के अनुपात में माना गया है। कार्गो का भिन्न-भिन्न प्रतिशत हिस्सा अंगीकृत करने के कारण स्पष्ट करें। पत्तन द्वारा परिकल्पित सही कार्गो अनुपात पर विचार किया जाए।</p>	<p>इसने यह कहते हुए प्रस्ताव में किए गए अपने निवेदनों को दोहराया है कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रत्येक कार्गो मर्द के यातायात का हिस्सा और प्रहस्तान दर प्रतिमानके लागू करती हुए, सर्वोत्तम क्षमता 208 एमटीपीए होती है जोकि 327 बर्थ दिवस होते हैं। जैसाकि प्रस्ताव में स्पष्ट किया गया है, यह वास्तविक नहीं है और इसलिए प्रत्येक कार्गो का प्रतिशत हिस्सा 250 दिनों की बर्थ संख्या प्राप्त करने के लिए धीरे-धीरे समायोजित किया गया है। इस प्रकार सुविचारित कार्गो ब्योरा निम्नवत है—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>कार्गो</th><th>हिस्सा % में</th><th>हिस्सा क्षमता में (लाख टन प्रतिवर्ष)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>सी.पी. कोक</td><td>32%</td><td>3.92</td></tr> <tr> <td>लैम कोक</td><td>49%</td><td>9.06</td></tr> <tr> <td>इस्पात</td><td>14%</td><td>2.50</td></tr> <tr> <td>ग्रेनाइट</td><td>5%</td><td>1.02</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>100%</td><td>18.50</td></tr> </tbody> </table> <p>इसने निवेदन किया है कि यदि इन कार्गो मर्दों का हिस्सा 1.81 एमटीपीए की क्षमता के संदर्भ में क्रमशः 36 प्रतिशत, 36 प्रतिशत, 18 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर सुविचारित किया जाता है तो बर्थ दिवसों की संख्या 291 दिन होती है।</p>	कार्गो	हिस्सा % में	हिस्सा क्षमता में (लाख टन प्रतिवर्ष)	सी.पी. कोक	32%	3.92	लैम कोक	49%	9.06	इस्पात	14%	2.50	ग्रेनाइट	5%	1.02	कुल	100%	18.50
कार्गो	हिस्सा % में	हिस्सा क्षमता में (लाख टन प्रतिवर्ष)																		
सी.पी. कोक	32%	3.92																		
लैम कोक	49%	9.06																		
इस्पात	14%	2.50																		
ग्रेनाइट	5%	1.02																		
कुल	100%	18.50																		
(ii).	पत्तन ने 60 टन क्रेनों की केवल 2 संख्या पर विचार किया है। उपस्कर के मानक स्तर से विपथन के कारण स्पष्ट करें।	संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् हारबर मोबाइल क्रेनों की 2 संख्या को प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो की अपेक्षित प्रहस्तान दर, बैकअप क्षेत्र की उपलब्धता और बर्थ पर अन्य लोजिस्टिक्स को ध्यान में रखा गया है।																		
(iii).	सिविल लागत के अनुमानन में सड़कों के निर्माण, रेल, ट्रैकों, अन्तरण शौडों, आदि के निर्माण संबंधी अनुमान को शामिल नहीं किया गया है, जबकि ये मर्दें दिशा-निर्देशों में निर्धारित हैं। वीपीटी दिशा-निर्देशों में निर्धारित मर्दों के लिए सिविल कार्य की लागत का अनुमान नहीं लगाने के कारण स्पष्ट करें।	<p>सिविल लागत के अनुमानन में सड़कों, रेल पटरी और अन्तर शौडों को शामिल नहीं किए जाने के निम्नलिखित कारण हैं—</p> <p>(क). अन्तर शौड कार्गो की प्रकृति (बल्क और ब्रेक बल्क होना) को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित नहीं किया गया है।</p> <p>(ख). बर्थ से सड़क सम्पर्कता पहले से मौजूद है। इसलिए प्रस्तावित नहीं किया गया है।</p> <p>(ग). स्थान सीमित होने के कारण, बर्थ पर रेलवे सुविचार निर्माण लागत में शामिल नहीं की गई है।</p>																		
(iv).	पुष्टि करें कि उपस्कर लागत और सिविल लागत के अनुमान बजटीय कोटेशनों को प्राप्त करते हुए प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं और दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। अनुमानों को दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार संशोधित करें।	लागत अनुमान जून, 2008 से लागू अद्यतन संशोधित दर अनुसूची के अनुसार निरूपित किए गए हैं। बजटीय कोटेशन, जहां कहीं लागू हो, भी प्राप्त किए गए हैं और हमारे पत्र दिनांक 10 जुलाई, 2008 के साथ प्रस्तुत किया गया है।																		
(v).	बिजली और ईंधन लागत का अनुमानन दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों का पालन नहीं करता है।	<p>यूनिट दिशा-निर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए हारबर मोबाइल क्रेन के प्रचालन के लिए ईंधन के उपभोग हेतु प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं, इसलिए ईंधन उपभोग प्रतिमानक 40 लिटर प्रति क्रेन निर्धारित किया गया है। इस उपस्कर की प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशा-निर्देशों में निर्दिष्ट उपस्कर के लिए 4000 कार्य घंटे प्रतिवर्ष के प्रतिमानक पर विचार किया गया है।</p> <p>दिशा-निर्देशों में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए स्टैक याई और बैकअप स्थान के घोटन के लिए बिजली लागत निर्धारित की गई है। इस मद पर विचार किया जाना अनिवार्य है और इसलिए द्रव टर्मिनल में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के अन्वय पर परिगणित किया गया है।</p>																		

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 10 जुलाई, 2008 और पत्र दिनांक 13 अगस्त, 2008 द्वारा वीपीटी द्वारा भेजा गया स्पष्टीकरण संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/वीपीटी द्वारा अप्रेषित संभावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों

प्राप्त करने के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और संभावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। वीपीटी ने उपयोक्ताओं/संभावी बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

5.1. वीपीटी का प्रस्ताव बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-6 पर बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए था। वीपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क सीमा न केवल बर्थ सं. डब्ल्यूक्यू-6 पर बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल पर लागू होगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन पर प्रमुख कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

5.2. तत्पश्चात, भेजे गए जवाब के आधार पर, वीपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए पुनः अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और वीपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद
(i).	मानक बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के प्रत्यक्ष आकर्षण जैसे बर्थ लम्बाई, घाट की चौड़ाई, बैकअप क्षेत्र, निकर्षित स्तर।	(क). डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ के लिए, उपलब्ध बर्थ लम्बाई 253 मी० है जहां 205 मी० तक के एलओए के पोत को मूरिंग लाइनों की जरूरी निकासियों के लिए अनुमति दी जा सकती है। अपेक्षित कार्गो बर्थ के लिए चौड़ाई 15 से 18 मी० होगी जो कार्गो के संचलन, स्थानांतरण उपस्कर, कन्वेयर, पहुँच मार्ग आदि की अनुमति प्रदान कर सकता है। (ख). डब्ल्यूक्यू-6 घाट की चौड़ाई 22.5 मी० प्रस्तावित की गई है जोकि पर्याप्त मानी गई है। (ग). बल्क कार्गो बर्थ के लिए अपेक्षित भंडारण क्षेत्र 5.0 हैक्टेयर (लगभग) होगा। बर्थ के लिए लगभग 10,000 वर्ग मी० बैकअप क्षेत्र के रूप में उपलब्ध है और 3 कि०मी० की दूरी पर 5 हैक्टेयर भूमि कार्गो के स्टेकिंग के लिए प्रस्तावित की गई है क्योंकि बर्थ के बिल्कुल निकट भूमि उपलब्ध नहीं है। 12.5 मी० डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन करने के लिए 14 मी० के निकर्षित डुबाव वाले बर्थ बनाने का प्रस्ताव किया है।
(ii).	बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए सुविचारित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात भेजें। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए पोतों की संख्या, पोतों का औसत जीआरटी, पोत के औसत पार्सल आकार के ब्योरे भी भेजें।	इस बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2005-06, 2006-07 और 2007-08 के लिए प्रहस्तित यातायात, पोता की संख्या, औसत जीआरटी, औसत पार्सल आकार के ब्योरे भेजे गए हैं।
(iii).	सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता: (क). अपक्रंट प्रशुल्क गणना पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित 1.85 मिलियन टन प्रतिवर्ष की टर्मिनल क्षमता दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है। (ख). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए 32 प्रतिशत पर सी.पी. कोक, लैम कोक के लिए 49 प्रतिशत, इस्पात के लिए 14 प्रतिशत और ग्रेनाइट ब्लाकों के लिए 5 प्रतिशत हिस्से पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें। भले ही विभिन्न कार्गो मदों का हिस्सा वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अर्थात् सी.पी. कोक के लिए 32 प्रतिशत, लैम कोक के लिए 49 प्रतिशत, इस्पात के लिए 14 प्रतिशत और ग्रेनाइट के लिए 5 प्रतिशत और प्रहस्तन दर प्रतिमानक लागू किए जाते हैं, तो सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 2.24 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगी न कि वीपीटी द्वारा अनुमानित 1.85 मिलियन टन प्रतिवर्ष।	सुविचारित यातायात अनुमान सीपी कोक तथा लैम कोक के लिए 36 प्रतिशत, इस्पात के लिए 18 प्रतिशत और ग्रेनाइट ब्लाकों के लिए 10 प्रतिशत के हिस्से के साथ 1.1 (मिलियन टन) है। दिए गए सूत्र के आधार पर, सर्वोत्तम घाट क्षमता 2.08 मी०ट० होती है जोकि 327 बर्थ दिवस होते हैं जोकि वास्तविक नहीं हैं। तथापि, टीएएमपी के दिशा-निर्देशों के अनुसार, 2.08 एमटीपीए की सर्वोत्तम घाट क्षमता 8 नवम्बर, 2008 को प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित की गई है।

(iv).	<p><b>पूँजी लागत अनुमानन:</b></p> <p>(क). बर्थ की सिविल लागत के अधीन शामिल रु 10.51 करोड़ का अपक्रंट शुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार होना नहीं पाया गया है। रु 10.51 करोड़ पर अनुमानित अपक्रंट शुल्क के भुगतान की प्रकृति स्पष्ट की जाए।</p> <p>अनुमानित सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित विविध मदों के लिए पूँजी लागत में अपक्रंट भुगतान की लागत, निर्माण अवधि के दौरान ब्याज, आदि शामिल है। दिशा-निर्देशों से विवेचन के कारण का औचित्य दिए जाने की जरूरत है और नए एमसीए के अधीन अलग-से अपक्रंट वसूल करने के लिए सरकार/पीपीपी एसी से अनुमोदन, यदि कोई हो, भी संप्रेषित किया जाए।</p>	<p>(क). प्रस्तावित डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ की लम्बाई 255 मी० है। 255 मी० की कुल बर्थ लम्बाई में से, 40 मी० बर्थ लम्बाई मौजूदा डब्ल्यूक्यू-7 बर्थ के साथ तट सुरक्षा रूप में पहले ही निर्मित की गई थी। 215 मी० की शेष बर्थ लम्बाई को अब निर्मित किया जाना है। अतः 255 मी० की डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ लम्बाई के हिस्से 40 मी० बर्थ लम्बाई के निर्माण के लिए बीपीटी द्वारा रु 10.51 करोड़ पहले ही खर्च किए गए हैं और पहले से विकसित अन्य अपसरचना जैसे सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार का निर्माण, वैकल्पिक कोयला स्टोकिंग क्षेत्र का विकास, मृदा जीव आदि रियायत-प्राप्तकर्ता द्वारा भुगतान की जाने वाली अपक्रंट शुल्क रूप में प्रस्तावित किया गया है।</p> <p>रु 10.51 करोड़ के अपक्रंट प्रशुल्क पर विचार करने का कारण 40 मी० बर्थ लम्बाई के लिए पहले खर्च किए गए व्यय से संबंधित है जोकि डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ का हिस्सा हो सकता है और अपसरचना विकास संबंधित है। इसे अपक्रंट रूप में दर्शाया गया है जोकि अनुच्छेद 9 के खंड सं. 9.1 (क) में एमसीए के अनुसार है।</p>
	<p>(ख). पत्तन ने बर्थ के निर्माण के लिए तीन वैकल्पिक लागत अनुमानन भेजे हैं। बीपीटी के प्रस्तावित दिनांक 10 जुलाई, 2008 के अध्याय-2 में (अपक्रंट शुल्क की गणना के लिए) सुविचारित बर्थ की आधार पूँजी लागत प्रस्ताव में दिए गए तीन वैकल्पिक बर्थ निर्माण लागत में से किसी से भी मेल नहीं खाता है। बीपीटी कृपया देखें और सही स्थिति की पुष्टि करें।</p>	<p>(ख). बीपीटी के प्रस्तावों दिनांक 10 जुलाई 2008 के अध्याय 2 में सुविचारित बर्थ की पूँजी लागत विकल्प 2 अर्थात् ऊर्ध्वाधर और रेकर फाइल्स के साथ टी-डायक्राम पर आधारित है। निकर्षण, क्षेत्र छोटान आदि सहित सिविल कार्यों की लागत रु 43.68 करोड़ अनुमानित की गई है और 8 प्रतिशत पर अभियांत्रिक उपस्कर तथा आकस्मिकताएं और 5 प्रतिशत पर पर्यवेक्षण लागत जोड़ने के पश्चात् परियोजना की पूँजी लागत रु 92.70 करोड़ होती है। यह प्रस्ताव फ्रंट-एंड लोडर्स की 2 संख्या और 10 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रकों की लागत सहित अद्यतन किया गया है। संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, संशोधित पूँजी लागत रु 98.05 करोड़ होती है।</p>
	<p>(ग). सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर का आधार भूखंडों के जोन नम्बर उल्लिखित करता है। बीपीटी वह अवधि दर्शाते हुए जिससे इकाई दर संबंधित है, अंगीकृत दर का आधार पूरी तरह स्पष्ट करें। कुछ मदों के लिए पत्तन द्वारा भेजे गए दर विश्लेषण के संदर्भ में भी, वह अवधि दर्शाएं जिससे लेबर की इकाई दर और सामग्री संबंधित है और यह पुष्टि भी करें कि वे अद्यतन बाजार दरों पर आधारित हैं।</p>	<p>(ग). अनुमानों को बीपीटी की 1 जून, 2008 से लागू दरों की अनुसूची के आधार पर तैयार किया गया है। दर विश्लेषण 1 जून 2008 को बीपीटी की दरों की अनुसूची और मदों के लिए प्रचलित बाजार दरों/कोटेशनों के आधार पर तैयार किया गया है अहां दरें बीपीटी दर अनुसूची में उपलब्ध नहीं हैं।</p>
	<p>(घ). बीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित 20 टन ईएलएल क्रेनों की बजाय उच्चतर क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन पर विचार किया है। तथापि, क्षमता निर्धारण की प्रहस्तन दर में किसी बदलाव पर विचार नहीं किया गया है।</p>	<p>(घ). लैम कोक के लिए वर्तमान में अर्जित औसत आउटपुट दर अकार्य समय सहित 6400 टन प्रतिदिन है और विलंबों के अलावा 74000 टन प्रतिदिन है। यह उत्पादकता जलयान के गियर के साथ कार्गो प्रहस्तन द्वारा अर्जित की जाती है। डब्ल्यूक्यू-6 बर्थ पर कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के प्रस्तावित संस्थापन के साथ, 10000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर वास्तविक मानी गई है और इसलिए प्रस्ताव में अस्थिरता नहीं है। इसके अलावा निजीकरण के साथ, ईक्यू-10 के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पूर्ववर्ती प्रस्ताव में टीएएमपी द्वारा यथा दृष्ट कुशलता में सुधार होने की उम्मीद है।</p>
	<p>(ङ). रु 31.32 करोड़ पर अनुमानित (दो संख्याओं के लिए) 60 टन हारबर मोबाइल क्रेन की लागत को पत्तन द्वारा प्राप्त की गई बजटीय कोटेशनों के साथ प्रमाणित की जाए।</p>	<p>(ङ). 60 टन क्षमता की 2 हारबर मोबाइल क्रेनों के लिए मै लाइबियर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड का बजटीय ऑफर दिनांक 16 मार्च, 2008 रु 31.32 करोड़ होता है। इसने अनुमानित पूँजी लागत के समर्थन में फर्म की ऑफर की प्रति भेजी है।</p>
	<p>(च). मद सं. 2 (iv) पर बीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब के संदर्भ में, पुष्टि करें कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित फोर्क लिफ्ट ट्रक और पे-लोडर्स बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल पर कार्गो प्रहस्तन के लिए अपेक्षित नहीं है।</p>	<p>(च). टीएएमपी की टिप्पणी के अनुसार, प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया गया है और पूँजी लागत में 1 संख्या फोर्क लिफ्ट ट्रक की लागत शामिल करते हुए विधिवत् संशोधित की गई है। हालांकि टीएएमपी दिशा-निर्देश 10 टन क्षमता के पो-लोडर्स का प्राक्धान परिकल्पित करते हैं, मानक तकनीकी विशिष्टताओं के अनुसार, फ्रंट एंड लोडर</p>

		क्षमता घन बकेट क्षमता और इंजन शक्ति एच.पी. उल्लिखित की गई है और, इसलिए, 0.45 से 0.50 का औसत विशिष्ट गुरुत्व और 10 टन प्रहस्तन के लिए बकेट आकार के साथ कोक का प्रहस्तन साध्य नहीं है। अतः 6.2 घन से 7 घन के बीच की बकेट क्षमता और 500 से 525 एच.पी. के बीच की इंजन शक्ति वाले 2 संख्या फ्रंट एंड लोडरों पर विचार किया गया है। तदनुसार, 2 संख्या 500 एच.पी. फ्रंट एंड लोडरों की लागत पूंजी लागत में शामिल की गई है।
	(छ). प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत के अधीन बर्थ अपरन और पहुंच-मार्ग के हिस्से पर विचार करने के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	(छ). प्रचालक द्वारा निर्मित किए जाने के लिए प्रस्तावित 215 मी० बर्थ लम्बाई के लिए बर्थ अपरन और पहुंच मार्ग प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूंजी लागत के अधीन माना गया है।
	(ज). बर्थ के निर्माण पर पहुंचने के लिए दी गई विस्तृत गणना दर्शाती है कि लागत 296 बर्थ लम्बाई के लिए अनुमानित की गई है और तब कम करके 215 मीटर की गई है। द्वितीयतः, बर्थ लागत 3 मी०, 3.6 मी० और 4 मी० लम्बाई के पैनल आकार के लिए अनुमानित की गई है। बर्थ निर्माण लागत का अनुमान लगाने के लिए पैनल के ऐसे विभिन्न आकारों पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए परिकल्पित पैनल आकार स्पष्टतः दर्शाएं।	(ज). प्रत्येक तीन वैयक्तिक प्रस्तावों के डिजाइन के आधार पर प्रस्तावित डायफ्राम दीवार के पैनल आकार के आधार पर बर्थ लागत का अनुमान लगाया गया है। विकल्प-2 अर्थात् ऊर्ध्वधर और रेकर पाइल्स के साथ आरसीसी टी-डायफ्राम के लिए, 3 मीटर पैनल पर विचार किया गया था। समानतः, विकल्प 1 और 3 के लिए, अनुमानन प्रयोजन के लिए 4 मी० और 3.6 मी० के पैनल आकार पर विचार किया गया था। अनुमानित लागत पर पहुंचने के लिए, दो मर्दों अर्थात् क्रेन ट्रैक और विस्तारण जोड़ के अनुमानन के अलावा केवल 215 मी० की बर्थ लम्बाई का अनुसरण किया गया है। उपर्युक्त दो मर्दों के लिए अनुमानन 296 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए किया गया था क्योंकि उक्त लम्बाई के लिए आंकड़ा उपलब्ध था और तब उक्त दो मर्दों की आनुपातिक लागत पर पहुंचने के लिए कम करके 215 मी० किया गया है।
(v).	प्रचालन लागत:	
	(क). दिशा-निर्देश तत्संबंधी उपस्कर की क्षमता के आधार पर फोर्क लिफ्ट ट्रक और पे-लोडरों (7 लिटर से 12 लिटर प्रति घंटा की सीमा में) के मामले में ईंधन के लिए उपभोग प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसके विपरीत, पत्तन ने 60 टन हारबर मोबाइल क्रेन द्वारा 40 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। प्रत्येक मोबाइल क्रेन द्वारा 40 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग का अंगीकरण करने के आधार का औचित्य बताएं।	(क). ईंधन के उपभोग के संबंध में, पहले प्रस्तावित 40 लिटर प्रति घंटे के विपरीत प्रत्येक मोबाइल क्रेन के लिए 83 लिटर प्रति घंटा पर इसे पुनः विचारित किया गया है। इसपर विचार मै० लाइबियर इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के ऑफर पत्र में उल्लिखित तकनीकी विशिष्टीकरण के आधार पर किया गया है।
	(ख). पुष्टि करें कि ईंधन और बिजली के लिए अंगीकृत इकाई दर प्रचलित दर हैं। बिजली की इकाई दर प्रमाणित करने के लिए हाल ही के बिजली बिल की प्रति भेजें।	(ख). बिजली की इकाई दर पूर्ववर्ती प्रस्ताव में अंगीकृत रु० 5.80 के विपरीत रु० 6.20 पर अंगीकृत की गई है। बिजली की इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए इस्टर्न पावर डिस्ट्रीब्यूशन कम्पनी ऑफ आंध्र प्रदेश लिमिटेड द्वारा संप्रेषित बिजली की इकाई दर की प्रति संलग्न की गई है। ईंधन के लिए अंगीकृत इकाई दर अपरिवर्तित रह गई है।
	(ग). बर्थ के निर्माण बर्थ अपरन और पहुंच-मार्ग के लिए सिविल लागत पर मूल्यहास 10.34 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित 10.34 प्रतिशत की मूल्यहास दर (तिहरी पारी के लिए रिटन डाउन मूल्य पद्धति के अधीन) संयंत्र और मशीनरी से संबंधित है। अपक्रंट प्रशुल्क मामले में अन्य महापत्तन द्वारा अंगीकृत मूल्यहास दर बर्थ लागत और अन्य सिविल कार्यों के लिए 3.34 प्रतिशत है। अतः वीपीटी परिसंपत्ति की इन श्रेणियों पर मूल्यहास दर को संशोधित करने पर विचार करें।	(ग). बर्थ जहां 24 घंटे सभी जलयान और कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए जाते हैं, को फैक्टरी भवनों के रूप में मानना जो केवल फैक्टरी प्रचालनों के आश्रय के लिए प्रयुक्त किए जाते हैं, उपर्युक्त नहीं माना गया है। संयंत्र और मशीनरी की कुछ मर्दों में जिसमें घाट और जेट्टियां शामिल हैं, के मामले में समान अनुसूची XIV (टिप्पणी-6) में निर्धारित 13.91 प्रतिशत के मूल्यहास की सामान्य दर वीपीटी द्वारा किए गए संव्यवहार का समर्थन करती है। उन्हें फैक्टरी बिल्डिंग के रूप में मानने के लिए टीएएमपी द्वारा दिया गया औचित्य अन्य पत्तनों पर अनुसरित पद्धति के अनुसार है, औचित्यपरक प्रतीत नहीं होता है। मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकल्पित किया जाना चाहिए। तथापि, टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार, यह प्रस्ताव 3.34 प्रतिशत की मूल्यहास दर पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है।



	<p>(घ). पुष्टि करें कि प्रचालक को आर्बिट्र किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि और बैकअप क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर पर आधारित है। मौजूदा दरमान में वीपीटी द्वारा सुविचारित उपयुक्त पट्टा किराया संदर्भ दें।</p> <p>जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा पहले निर्णय दिया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा पट्टा किराये का विशिष्ट अनुमोदन मांगे बिना पट्टा किराया वसूल करने के लिए डीआरए द्वारा किए गए मूल्यांकन पर विचार नहीं किया जा सकता।</p>	<p>(घ). पट्टा किराये के अनुमानन के लिए अंगीकृत इकाई दर जिला राजस्व प्राधिकरणों (डीआरए) द्वारा किए गए भूमि के मूल्यांकन के आधार पर निर्धारित किया गया है। जोन VIII के पट्टा किराये के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगने का प्रस्ताव पत्र सं. एलआर/एलबी/एसए/700 दिनांक 15 जुलाई 2008 द्वारा टीएएमपी को प्रस्तुत की गई है।</p>
(vi).	<p>डॉलर मूल्य को रूप में बदलते हुए अमेरिकी डॉलर में बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने की प्रचलित प्रवृत्ति अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में उपयुक्त नहीं हो सकती जिसकी वैधता 30 वर्ष होगी। अतः वीपीटी को सलाह दी जाती है कि बर्थ किराया केवल भारतीय रूप में प्रस्तावित करें। अन्य महापत्तनों में भी अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों पर निर्णय करते समय इसी दृष्टिकोण को अपनाया गया है।</p>	<p>बधा सलाह, बर्थ किराया केवल भारतीय रूप में प्रस्तावित किया गया है।</p>
(vii).	<p>प्रस्तावित दरमान में बर्थ किराया और प्रहस्तन दर के मामले में पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर सामान्य कार्गो की दर के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। तथापि, अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित वित्तीय मॉडल इस कारक की गणना नहीं करता है। अतः यह सुनिश्चित करने के लिए कि अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर बीओटी प्रचालक द्वारा अर्जित की जा सकती है कार्गो टर्मिनल पर संभावित विदेशी और तटीय कार्गो के अनुपात के आधार पर प्रहस्तन दर और बर्थ किराये पर पहुंचने के लिए पत्तन इस कारक की गणना कर सकता है।</p> <p>अपफ्रंट प्रशुल्क के परिकलन में सुविचारित विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात अंगीकृत अनुपात का आधार स्पष्ट करते हुए भेजा जाए।</p>	<p>प्रस्तावित चार कार्गो में से, इस्पात कार्गो के अलावा, अन्य कार्गो से उम्मीद नहीं की जाती है कि वे तटीय रूप से चलें। इस्पात निर्यातों के मामले में, केवल 7 प्रतिशत तटीय कार्गो है। तदनुसार, प्रहस्तन गतिविधि से संभावित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए विदेशी और तटीय कार्गो के लिए दर निर्धारित की गई है। इस संबंध में विस्तृत गणना भेजी गई है।</p>
(viii).	<p>दिशा-निर्देश प्रहस्तन प्रभार में प्रमाजित किए जाने के लिए राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार प्रत्येक के लिए 5 प्रतिशत निर्धारित करते हैं। वीपीटी द्वारा अनुसरित प्रमाजन अनुपात अर्थात् प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा के लिए 93 प्रतिशत, विविध प्रभार से 2 प्रतिशत और भंडारण प्रभार से 5 प्रतिशत दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है। दिशा-निर्देशों से इस विपथन के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>विविध प्रभार के लिए सुविचारित प्रतिशत अर्थात् 2 प्रतिशत पर्यावरणीय प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई पर व्यय की पूर्ति के लिए पर्याप्त माना गया है और सुरक्षा उपाय माने गए हैं।</p>
	<b>दरमान:</b>	
(i).	<p>दिन की परिभाषा संशोधित की जाए और प्रातः 8 बजे से अगले दिन के प्रातः 8 बजे की बजाय कैलेंडर दिवस के अनुसार प्रस्तावित की जाए।</p>	<p>दिन के लिए अंगीकृत परिभाषा वीपीटी के मौजूदा सामान्य दरमान में दिन की प्रासंगिक परिभाषा के अनुसार है।</p>
(ii).	<p>जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, विदेशी पोत के लिए बर्थ किराया प्रभार की दर उपर्युक्त बिन्दु (vi) में स्पष्ट किए गए कारण से रूप में प्रस्तावित की जाए।</p>	<p>इसने टीएएमपी द्वारा दिए गए सुझाव को शामिल करते हुए संशोधित मसौदा दरमान दाखिल किया है।</p>
(iii).	<p>डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूप में बदलने संबंधी सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन (3) और (4) में प्रस्तावित प्रावधान प्रासंगिक नहीं हो सकते यदि बर्थ किराया रूप में प्रस्तावित किया जाता है। अतः इन प्रावधानों को हटाया</p>	<p>संशोधित मसौदा दरमान में हटाया गया है।</p>

	जाए।	
(iv).	सामान्य निबंधन और शर्तों के क्र.सं. 12 और 13 पर प्रस्तावित प्रावधानों को प्रस्तावित दरमान से हटाया जाए।	क्र.सं. 12 और 13 हटाने का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट नहीं है।
(v).	समेकित प्रहस्तन दर में शामिल की गई सेवाएं दर्शाने के लिए खंड 3 के अधीन टिप्पणी स्पष्ट की जाए।	संशोधित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।
(vi).	(क). भंडारण प्रभार के संबंध में, दिशा-निर्देशों में निर्धारित निःशुल्क दिवस इस प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा सुविचारित 1 सप्ताह और दो सप्ताह के विपरीत आयात के लिए पांच दिन और निर्यात के लिए 15 दिन हैं। इस विषय के विशिष्ट कारण, यदि कोई हों, स्पष्ट करें।	(क). आयात के लिए एक सप्ताह और निर्यात के लिए 15 दिन पर विचार करने का कारण बर्थ के पीछे उपलब्ध संबंधित सीमित बैकअप स्थान के मद्देनजर है।
	(ख). अपक्रंट भंडारण शुल्क पर पहुंचने के समय, भंडारण क्षेत्र पर आयात/निर्यात कार्गो के विराम समय पर विचार किया गया प्रतीत नहीं होता है। वीपीटी इस प्रशुल्क मद से संभावित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के रुकने पर विचार करते हुए भंडारण प्रभार की समीक्षा करें और पुनः गणना करें।	अप्रैल से जून 2008 तक विराम समय का एक विश्लेषण प्रकट करता है कि सी.पी. कोक (एक्सप) प्रहस्तित करने वाले सभी पोतों का विराम समय 10 दिनों से कम है जहां निर्यातों के मामले में स्वीकार्य अवधि 15 दिन है। लैम कोक के मामले में, कुछ पोतों का विराम समय 7 दिनों के प्रस्तावित प्रतिमानक के विपरीत लगभग 6 दिन है। चूंकि यह सुविधा बीओटी आधार पर प्रस्तावित की गई है, इसलिए यह माना गया है कि प्रचालक बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता में वृद्धि करने के लिए तेजी से निकासी सुनिश्चित करेगा। इस प्रकार भंडारण क्षेत्र में विराम समय प्रभावित नहीं होता है।
	(ग). प्रत्येक कार्गो मद का संभावित औसत विराम समय दर्शाएं। कृपया यह दर्शाने के लिए गणना भेजें कि प्रस्तावित भंडारण दर (निःशुल्क अवधि के बाद), भंडारण प्रभार से संभावित राजस्व अपेक्षा प्रचालक द्वारा वसूल की जाएगी।	

5.3. संक्षेप में, प्रथम संशोधित प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

(i). पूंजी लागत:

फ्रंट एंड लोडरों और फोर्क लिफ्ट ट्रक की लागत के साथ पूर्ववर्ती अनुमानों को अद्यतन करने के पश्चात बहुउद्देशीय बर्थ की संशोधित पूंजी लागत रु० 100.45 करोड़ है। पूंजी लागत का ब्योरा नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	कुल लागत (रुपए करोड़ों में)
क.	बर्थ की लागत	
(i).	बर्थ की निर्माण लागत जमा वीपीटी द्वारा पहले से निर्मित 40 मी० की बर्थ लम्बाई की लागत	47.06
(ii).	निकर्षण की लागत	2.92
	<b>कुल (क)</b>	<b>49.98</b>
ख.	सिविल ढाँचे	
(i).	बर्थ अपरन और पहुँच-मार्ग	0.29
(ii).	भंडारण यार्ड	7.32
(iii).	भवन, जल आपूर्ति, सीवेज, आदि	0.16
	<b>कुल (ख)</b>	<b>7.77</b>
ग.	उपस्कर लागत	
(i).	60 टन मोबाइल हारबर क्रेनों की 2 सं. की लागत	33.87
(ii).	500 एच.पी. के 2 फ्रंट एंड लोडर की लागत	5.00
(iii).	10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक की 1 सं. की लागत	0.35
(iv).	बिजली और लाइटिंग	1.08
	<b>कुल (ग)</b>	<b>40.30</b>
घ.	विविध लागत (रु० 7.77 करोड़ पर 5 प्रतिशत + रु० 40.3 करोड़)	2.40
	<b>कुल (क + ख + ग)</b>	<b>100.45</b>

(ii). संशोधित राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है:-

(रु करोड़ों में)				
क्र.सं.	विवरण	बहुउद्देशीय कार्यों प्रहस्तन के लिए	वर्क किराया के लिए	कुल
(i).	पूँजी लागत:			
	(क). सिविल	7.77	49.98	57.75
	(ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	40.30	-	40.30
	(ग). विविध लागत	2.40	-	2.40
	कुल पूँजी लागत	50.47	49.98	100.45
(ii).	आस्तीनी 18 प्रतिशत की दर से	8.08	7.99	16.07
(iii).	प्रचालन लागत	12.55	2.61	15.16
(iv).	कुल राजस्व अपेक्षा	20.63	10.60	31.23

(iii). कार्गो प्रहस्तन सेवा से राजस्व अपेक्षा अनुमान का संशोधित ब्योरा नीचे दिया गया है:-

(रु करोड़ों में)		
क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व अपेक्षा
(i).	कार्गो प्रहस्तन सेवा (अर्थात् रु 20.63 करोड़ x 93%)	19.19
(ii).	भंडारण प्रभार (रु 20.63 करोड़ x 5%)	1.03
(iii).	विविध प्रभार (रु 20.63 करोड़ x 2%)	0.41
	कुल	20.63

(iv). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

(क). वर्क किराया प्रभार:

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशनामी पोत [रु में]	तटीय पोत [रु में]
सीपी कोक, लैम कोक, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लॉक वाले पोत	0.75	0.45

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे दिए गए हैं:-

(दर रुपयों में प्रति टन)			
मद सं.	नाम	विदेशी	तटीय
(i).	सीपी कोक	77.65	46.60
(ii).	लैम कोक	77.65	46.60
(iii).	इस्पात	127.80	76.70
(iv).	ग्रेनाइट ब्लॉक	139.80	83.90

(ग). आयात कार्गो के लिए प्रस्तावित संशोधित भंडारण प्रभार रु 404.57 प्रति 100 वर्ग मी0 प्रति सप्ताह और निःशुल्क अवधि के पश्चात् निर्यात के लिए रु 412.58 प्रति 100 वर्ग मी0 प्रति सप्ताह है।

(घ). विविध प्रभार रु 1.98 प्रति टन पर प्रस्तावित किया गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के संदर्भ में प्रमुख बिन्दुओं को बताने के लिए अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। पत्तन ने संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्तुत किए गए अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रचलित दर के संदर्भ में बिजली लागत घटक अद्यतन किया था। वीपीटी ने पट्टा किराया शुल्क के अनुमानन को रु 0.82 करोड़ से रु 0.92 करोड़ संशोधित भी किया है। इस संशोधन के मद्देनजर, कार्गो प्रहस्तन प्रभार से राजस्व अपेक्षा पहले अनुमानित रु 20.63 करोड़ से संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में रु 20.73 करोड़ संशोधित किया गया है। प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क भी वीपीटी द्वारा उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

6.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान वर्तमान उपसूचनाओं ने सामान्यतः पत्तन के प्रस्ताव पर कोई आपत्तियाँ व्यक्त नहीं की थीं। तथापि, मै 0 विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन (वीएसए) ने अनुरोध किया था कि प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार बहुत अधिक है और प्रशुल्क में धीरे-धीरे वृद्धि करने का सुझाव दिया था। प्रतिवाद में, वीपीटी ने निवेदन किया था कि उसका प्रस्ताव पूरी तरह से प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है और निर्धारित प्रशुल्क अपरिवर्तित रहेगा, पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान वार्षिक वृद्धि और अदृष्ट परिस्थितियों की सीमा तक के अलावा।

7.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीपीटी को निम्नलिखित बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी—

- (i). दिशा-निर्देशों में निर्धारित 20 टन विजली क्रेनों के विपरीत 60 टन मोबाइल हारबर क्रेन पर विचार करने के कारण और लाभ।
- (ii). प्रस्तावित हारबर मोबाइल क्रेनों की तैनाती के साथ विभिन्न घटकों की दैनिक प्रहस्तन दर।
- (iii). हारबर मोबाइल क्रेन की प्रहस्तन दर और ईंधन उपभोग के लिए दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य।

7.2. वीपीटी ने प्रतिवाद में पत्र दिनांक 26 दिसम्बर, 2008 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है—

- (i). हालांकि दिशा-निर्देशों के अनुसार, बहु घटक बर्थों के लिए 20 टन वाली 3 लफिंग घाट क्रेन निर्धारित की गई है, परंतु वीपीटी ने बर्थ के लिए बैकअप क्षेत्र में सीमांकन के मद्देनजर 60 टन वाली 2 हारबर मोबाइल क्रेनों की तैनाती का प्रस्ताव किया है जो कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की मोबिलिटी को सीमित कर सकता है। इसके अलावा, 60 टन हारबर मोबाइल क्रेनों से यह लाभ हुआ है कि प्रहस्तन उपस्कर की मुक्त मोबिलिटी को सुगम बनाने के लिए सुविधाजनक स्थान पर उन्हें लगाया जा सकता है।
- (ii). (क) मोबाइल क्रेन की प्रहस्तन दर सीपी कोक और लैम कोक के लिए समान उपस्कर के साथ बीओटी प्रचालक द्वारा अर्जित 8000 टन प्रतिदिन की अधिकतम आउटपुट दर के आधार पर 10000 टन/दिन सुविचारित की गई है। बीओटी द्वारा जलयान के गियर के साथ अर्जित लैम कोक के मामले में आउटपुट दर अकार्य समय और विलंबी रहित 8400 टन प्रतिदिन है। इस प्रकार बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित 8000 टन प्रतिदिन की अधिकतम उपलब्धि के विपरीत 10000 टन प्रतिदिन की आउटपुट दर बीओटी प्रचालक द्वारा उत्पादकता स्तर के संयोग पर विचार करने के लिए निजीकरण के माध्यम से अर्जित किए जाने वाले कुशलता स्तरों के मद्देनजर उपयुक्त है।  
(ख) ग्रेनाइट ब्लॉकों और इस्पात के प्रहस्तन के संबंध में, इसने स्पष्ट किया है कि ये कार्गो केवल जलयान की क्रेन द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं। इसके मद्देनजर, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लॉकों के लिए प्रहस्तन दरें दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्गो प्रहस्तन दरों के प्रतिमानों के अनुसार मानी गई है। बीओटी प्रचालक द्वारा अर्जित किए जाने वाले उच्चतर उत्पादकता स्तरों के मद्देनजर भी इस प्रतिमान पर विचार किया गया है।
- (iii). इसने दोहराया है कि प्रत्येक 60 टन हारबर मोबाइल क्रेन के लिए 83 लिटर प्रति घंटा ईंधन उपभोग टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न के संदर्भ में पहले से दिए गए विस्तृत परिकलन के अनुसार ड्राइव प्रणाली की तकनीकी विशिष्टताओं के आधार पर निर्धारित की गई है।
- (iv). निःशुल्क अवधि भी संशोधित की गई है और अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन प्रस्तावित किए गए हैं। पूर्ववर्ती प्रस्ताव में, भंडारण प्रभार क्षेत्र के आधार पर प्रस्तावित किया गया था और दिनों की संख्या को प्रभावित नहीं किया था कार्गो निःशुल्क अवधि के बाद रहेगा। वीपीटी ने आयात/निर्यात कार्गो की निःशुल्क अवधि, निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद बने रहने के लिए संभावित कार्गो पर विचार करते हुए भंडारण प्रभार के लिए संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क भेजा है ताकि भंडारण प्रभारों से संभावित राजस्व अपेक्षा पूरी की जा सके।

7.3. पट्टा किरायों के संशोधित अनुमान के संबंध में, वीपीटी ने निवेदन किया है कि टीएएमपी द्वारा अनुमोदित वीपीटी भूखंडों के लिए मौजूदा पट्टा किराये पंचवर्ष 2003-08 के लिए वैध है। वीपीटी भूखंडों के मामले में पंचवर्ष 2008-13 के लिए जिला राजस्व प्राधिकरणों (डीआर) द्वारा भूमि का मूल्यांकन 30वीं अप्रैल से प्राप्त होता है जिसके लिए विचारणीय समय लगाने की उम्मीद है। अतः 2008-13 के लिए भूमि मूल्यांकन वर्ष 2003-08 के पंचवर्ष पंचवर्ष के लिए टीएएमपी द्वारा पट्टा किराये में जोन VIII के लिए 59 प्रतिशत की आनुपातिक वृद्धि देते हुए रु 121.15 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष पर अस्थायी रूप से पुनः परिकल्पित किया गया है। जोन VIII-क के लिए अस्थायी पट्टा किराये पंचवर्ष 2003-08 के लिए डीआर द्वारा दिए गए भूमि के मूल्यांकन के आधार पर निर्धारित पट्टा किराये में 20 प्रतिशत वृद्धि देते हुए निर्धारित की गई है। वीपीटी ने इस संबंध में उसके द्वारा जुलाई, 2008 में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का उल्लेख किया है जिसमें इसने जोन VIII को दो अर्थात् जोन VIII और जोन VIII-क के अधीन वर्गीकृत भूमि को निर्धारित करने का प्रस्ताव किया था। प्रतिशत वृद्धि पिछले पंचवर्ष में पंचवर्ष के लिए भूमि के मूल्य में वृद्धि पर आधारित होना बताया गया है। वीपीटी ने बताया है कि संशोधित पट्टा किराये के अनुमान के लिए सुविचारित तदर्थ वृद्धि वीपीटी बोर्ड से प्राप्त किए गए अनुमोदन पर आधारित है।

8. वीपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 31 दिसम्बर, 2008 द्वारा प्रस्ताव में और संशोधन किया था जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है—

- (i). हारबर मोबाइल क्रेन की लागत पूर्ववर्ती प्रस्ताव में अंगीकृत यूरो के लिए ₹ 55/- के परिवर्तन कारक के विपरीत 1 यूरो = ₹ 64.30/- की विनिमय दर लागू करते हुए संशोधित की गई है। वीपीटी ने निवेदन किया है कि पहले भेजी गई आधार लागत ने आधार दर पर टैक्स और शुल्कों को प्रभावित नहीं किया था। वीपीटी ने लगभग 15 प्रतिशत के उत्पाद शुल्क और वेट पर विचार किया है और दो हारबर मोबाइल क्रेनों की लागत को पहले सुविचारित ₹ 33.87 करोड़ के विपरीत ₹ 47.12 करोड़ में संशोधित किया गया है। तदनुसार, कुल पूंजी लागत ₹ 114.37 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

- (ii). संशोधित राजस्व अपेक्षा निम्नवत् अनुमानित की गई है—

(₹ करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन के लिए	वर्ष किराया के लिए	कुल
(i).	पूंजी लागत:			
	(क). सिविल	7.77	49.98	57.75
	(ख). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	53.55	-	53.55
	(ग). विविध	3.07	-	3.07
	कुल पूंजी लागत	64.39	49.98	114.37
(ii).	आरओसीई 16 प्रतिशत की दर से	10.30	7.99	18.29
(iii).	प्रचालन लागत	15.02	2.61	17.63
(iv).	कुल राजस्व अपेक्षा	25.32	10.60	35.92

- (iii). अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय कुल राजस्व अपेक्षा का 5 प्रतिशत भंडारण प्रभार में प्रभावित किया जाता है। पत्तन ने नीचे स्पष्ट किए गए कारणों से भंडारण प्रभार के लिए राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन 2 प्रतिशत में संशोधित किया है—

- (क). निःशुल्क अवधियों के दौरान आयात और निर्यात कार्गो को हटाने/इकट्ठा करने के लिए आयातक/निर्यातक द्वारा उपयोग किए गए वास्तविक समय की जांच करने पर, यह विदित है कि ग्रेनाइट और सीपी कोक के मामले में, कार्गो को निःशुल्क अवधि के भीतर समेकित किया गया है। इसीलिए निर्यात के मामले में भी, निर्यातक निःशुल्क अवधि के दौरान कार्गो का बहुतायत समेकित कर रहे हैं और विलंबशुल्क का अर्जन दुर्लभ होता है।
- (ख). इस स्थिति में दिया गया, भंडारण प्रभारों का निर्धारण, जोकि महापत्तनों में अनुसरित कन्वेंशन के अनुसार वास्तव में विलंबशुल्क प्रभार है, केवल एक कल्पित आय हो जाएगी और प्रचालक भंडारण प्रभारों से राजस्व वसूल करने के योग्य नहीं होगा। दूसरे शब्दों में, प्रचालक इस निवेश पर दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट 16 प्रतिशत आरओसीई के लिए सुनिश्चित नहीं है जोकि वीपीटी परियोजनाओं में भागीदारी के लिए बोलीदाता को हतोत्साहित करेगी।
- (ग). इस रुकावट को दूर करने के लिए, प्रहस्तन प्रभारों संबंधी 93 प्रतिशत और भंडारण प्रभारों संबंधी 5 प्रतिशत पर विचार करने के पूर्ववर्ती प्रस्ताव को पुनः देखा गया है और अब प्रहस्तन प्रभारों के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत और 2 प्रतिशत भंडारण प्रभार प्रभाजन का प्रस्ताव किया गया है। विविध प्रभारों के संबंध में, राजस्व अपेक्षा का 2 प्रतिशत इसके द्वारा पहले यथा सुविचारित प्रभावित किया गया है।

- (iv). कार्गो प्रहस्तन सेवा से संशोधित राजस्व अपेक्षा अनुमानन का व्योस नीचे दिया गया है—

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित राजस्व अपेक्षा
(i).	कार्गो प्रहस्तन सेवा (अर्थात् ₹ 2532 लाख x 96%)	2431
(ii).	भंडारण प्रभार (₹ 2532 लाख x 2%)	5064
(iii).	विविध प्रभार (₹ 2532 लाख x 2%)	5064
	कुल	2532

- (v). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निम्नवत् है—

(क). बर्थ किराया प्रभार:

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत ₹0 में	तटीय पोत ₹0 में
सीपी कोक, लैम कोक, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लॉक वाले पोत	0.75	0.45

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार प्रहस्तन दर के अनुपात और वैयक्तिक कार्गो मर्दों के हिस्से पर विचार करने पर आधारित है जोकि नीचे दिए गए हैं:-

(दर रुपये में प्रति टन)

मद सं.	नाम	विदेशी	तटीय
(i).	सीपी कोक	98.35	59.01
(ii).	लैम कोक	98.35	59.01
(iii).	इस्पात	162.00	97.20
(iv).	ग्रेनाइट ब्लॉक	177.08	106.25

(ग). भंडारण प्रभार:

निःशुल्क अवधि:

आयात कार्गो 5 दिन

निर्यात कार्गो 15 दिन

निःशुल्क अवधि के पश्चात दोनों आयात/निर्यात कार्गो के लिए भंडारण प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन प्रतिदिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात प्रथम सप्ताह	₹0 8.00
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात दूसरा सप्ताह	₹0 12.00
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात तीसरा सप्ताह	₹0 16.00

(घ). वातावरण और प्रबंधन संबंधित सेवाओं, घाट पर कार्गो की सफाई और सुरक्षा उपायों के लिए विविध प्रभार ₹0 2.50 प्रति टन पर प्रस्तावित किया गया है।

(vi). वीपीटी ने निःशुल्क अवधि के संबंध में निम्नलिखित प्रावधानों को सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया है:-

- (क). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- (ख). आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के बाद के दिन से गिनी जाएगी।
- (ग). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों के अलावा है।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अधीन विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) पर विकसित किए जाने वाले बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन बर्थ के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी, 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों पर आधारित है।

- (ii). पत्तन को यह पहले स्पष्ट किया गया है कि फरवरी 2008 के महसूतनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल बर्थ सं. डब्ल्यूएल-8 पर प्रस्तावित परियोजना पर लागू होगी अपितु अमले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तन पत्तन पर चिह्नित बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन बर्थ के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ पर सीपी कोक, लैम कोक, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लाकों जैसे कार्गो के प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद है। कार्गो का प्रहस्तित हिस्सा क्रमशः 36 प्रतिशत, 36 प्रतिशत, 18 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। प्रारंभिक प्रस्ताव में, पत्तन ने 2.08 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) की सर्वोत्तम क्षमता को इन आधारों पर कम करके 1.85 एमटीपीए किया है कि यदि 2.08 एमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता परिगणित की जाती है तो यह 327 बर्थ दिवस होते हैं जोकि वास्तविक नहीं है क्योंकि बर्थ किसी के अनुमानन के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र 256 कार्य दिवसों के लिए है।

अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देश बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण के लिए विशिष्ट सूत्र विनिर्दिष्ट करते हैं। हमारी सलाह पर, वीपीटी ने बाद में 8 नवम्बर, 2008 के अपने पत्र में 2.08 एमटीपीए पर सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर विचार किया है।

- (iii). वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कई बार संशोधन किए हैं। मामले की कार्यवाही के दौरान सूचना/स्पष्टीकरण के साथ वीपीटी द्वारा 31 दिसम्बर, 2008 को दाखिल किए गए अंतिम संशोधित प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv). वीपीटी ने बाद के अनुच्छेदों में, साथ-साथ, चर्चा किए गए पैरामीटरों और अनुमानों में से कुछ में अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विधि दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों से विपथन प्रस्तावित किया है।
- (v). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
- (क). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल पर प्रहस्तित किए जाने की संभाव्यता वाले कार्गो मिश्रण के आधार पर कार्गो अर्थात् सीपी कोक, लैम कोक, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लाकों का हिस्सा 36 प्रतिशत, 36 प्रतिशत, 18 प्रतिशत और 10 प्रतिशत लिया गया है। वीपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो के हिस्से पर विश्वास किया गया है।
- (ख). सीपी कोक, लैम कोक के लिए प्रहस्तन दरें 10,000 टन प्रतिदिन, इस्पात 4,000 टन प्रतिदिन और ग्रेनाइट ब्लाक 2,500 टन प्रतिदिन पर सुविचारित किए गए हैं जोकि दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानकों के अनुसार हैं।
- (ग). बहुउद्देशीय बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र का अनुसरण करते हुए 2087435 टन निर्धारित की गई है। वीपीटी ने इसे 2.08 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) में पूर्णांकित किया है। हमने हमारी गणना में टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 2087435 टन प्रतिवर्ष पर विचार किया है।
- (vi). पूंजी लागत:  
बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल की पूंजी लागत का संशोधित अनुमान ₹ 114.37 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है जिसमें से ₹ 49.98 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए आवश्यक है और ₹ 64.39 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित किया गया है, जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थ किराया सेवाओं की पूंजी लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत शामिल है। सुविचारित की जाने वाली लागत पत्तन न्यास द्वारा अनुमानों के अनुसार हैं।

बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल की बर्थ लम्बाई 255 मी० होनी परिकल्पित की गई है जिसमें से निर्मित बर्थ का 40 मीटर प्रचालक को उपलब्ध करवाया जाएगा। बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत में प्रचालक द्वारा 215 मीटर की बर्थ लम्बाई के निर्माण की लागत के लिए ₹ 36.55 करोड़ और बर्थ के पहले से निर्मित हिस्से की लागत के लिए प्रचालक द्वारा वीपीटी को देय और वीपीटी द्वारा विकसित अन्य अवसंरचना सुविधाओं के लिए ₹ 10.51 करोड़ शामिल हैं।

हालांकि पत्तन ने इस भुगतान को अप्रकट शुल्क के रूप में उल्लिखित किया है, परंतु यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रचालक को उपलब्ध कराए गए निर्मित बर्थ का हिस्सा है जिसके निर्माण के लिए प्रचालक से इतर ने खर्च किया है। वर्तमान मामले में, चूंकि बर्थ किराया प्रचालक द्वारा वसूल किया जाएगा, इसलिए बर्थ की कुल लागत पर विचार करना तर्कसंगत है जिसमें बर्थ लागत के हिस्से के रूप में वीपीटी को देय ₹ 10.51 करोड़ शामिल है। वीपीटी ने बर्थ के समीप निकर्षण के लिए ₹ 2.92 करोड़ का अनुमान लगाया है।

## (ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

## (i). सिविल निर्माण लागत:

अनुमानित सिविल लागत सामान्यतः दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुपालन करती है जिसमें तीन मर्दें अर्थात् सड़क, रेल पटरी और अंतरण शैड शामिल हैं। पूंजी लागत में इन सिविल कार्यों के अनुमान शामिल नहीं हैं। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि बर्थ से पर्याप्त सड़क संपर्कता पहले से मौजूद है, इसलिए पत्तन ने प्रचालक द्वारा सड़कों का निर्माण परिकल्पित नहीं किया है और इसलिए इस मद की लागत शामिल नहीं की गई है। स्थान सीमांकन का पालन करते हुए, बर्थ पर रेलवे सुविधाएं पूंजी लागत में शामिल नहीं की गई बताई गई हैं। पत्तन ने बर्थ पर प्रहस्तित की जाने वाली की संभावना वाले कार्गो अर्थात् बल्क/ब्रेक बल्क की प्रकृति के मद्देनजर अंतरण शैड का निर्माण परिकल्पित नहीं किया है। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह भी स्वीकार करते हुए कि इस विषय के संदर्भ में उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं में से किसी ने भी आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए वीपीटी द्वारा यथा अनुमानित सिविल निर्माण लागत पर विश्वास किया गया है।

## (ii). उपस्कर लागत:

दिशा-निर्देशों के अनुसार, उपस्कर लागत उसमें निर्धारित उपस्कर की सूची के लिए अनुमानित किया जाता है। दिशा-निर्देशों में सुझाई गई उपस्कर की सूची में अन्य मर्दों के ग्रेब/हुक संलग्नकों के साथ 20 टन क्षमता की स्तर लफिंग घाट क्रेन की 3 सं. शामिल हैं। तथापि, वीपीटी ने 60 टन मोबाइल हारबर क्रेन की 2 सं. पर विचार किया है। जबकि वीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित 20 टन स्तर लफिंग क्रेनों की बजाय उच्चतर क्षमता की मोबाइल हारबर क्रेन पर विचार किया है, परंतु इसने सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करते समय प्रहस्तन दर में कोई परिणामी वृद्धि प्रतिवेदित नहीं की है।

इस संदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जलयान का गियर इस्तेमाल करते हुए लैम कोक के लिए पत्तन द्वारा अर्जित आउटपुट दर 6400 टन प्रतिदिन है और इन घटकों के लिए समान उपस्कर के साथ निजी प्रचालक द्वारा अर्जित अधिकतम आउटपुट दर 8000 टन प्रतिदिन होनी बताई गई है। इसलिए सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता पर पहुंचने के लिए प्रचालक द्वारा अर्जित किए जाने वाले 10000 टन प्रतिदिन के निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक के मद्देनजर और बैकअप क्षेत्र में सीमांकन को स्वीकार करते हुए जो कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की मोबिलिटी सीमित कर सकता है, इसने दिशा-निर्देशों में निर्धारित 20 टन स्तर लफिंग हारबर क्रेन की बजाय 60 टन मोबाइल हारबर क्रेन की दो संख्या की तैनाती का प्रस्ताव किया है। हारबर मोबाइल क्रेन की मुक्त मोबिलिटी और इसकी पार्किंग की सुविधा जोकि अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के मुक्त संचलन को समर्थ बनाती है, को भी मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती प्रस्तावित करने के कारण के रूप में उद्धरित किया गया है।

इसने निवेदन किया है कि दिशा-निर्देशों के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित 10000 टन प्रतिदिन की आउटपुट दर यह स्वीकार करते हुए समान कार्गो के लिए दूसरे बीओटी प्रचालक द्वारा अर्जित 80000 टन प्रतिदिन का आउटपुट स्तर और निजीकरण के माध्यम से प्रचालक द्वारा अर्जित किए जाने वाले कुशलता स्तरों पर विचार करते हुए उचित है।

ग्रेनाइट ब्लॉक और इस्पात के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार्गो की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए, वे जलयान गियर द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं न कि मोबाइल हारबर क्रेन द्वारा। अतः इन कार्गो मर्दों के लिए प्रहस्तन दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर प्रतिमानकों पर सुविचारित की गई है।

वीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए, दो 60 टन हारबर मोबाइल क्रेन की तैनाती स्वीकार करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वीपीटी द्वारा सुविचारित की गई है।



पूँजी लागत के अनुमानन के लिए उपस्कर की सूची में 5 टन क्षमता के 4 फोर्क लिफ्ट ट्रक, 10 टन क्षमता के 2 फोर्क लिफ्ट ट्रक और 10 टन क्षमता के 3 पे-लोडर शामिल हैं। पत्तन के प्रारंभिक प्रस्ताव में इन मर्दों की लागत पर विचार नहीं किया गया था। तत्पश्चात्, पत्तन ने प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया था और पूँजी लागत में 10 टन क्षमता के फोर्क लिफ्ट ट्रक की 1 संख्या की लागत शामिल की थी। पे-लोडरों के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हालांकि दिशा-निर्देश 10 टन क्षमता के पे-लोडरों का प्राक्धान परिकल्पित करते हैं, ऐसे उपस्कर की मानक तकनीकी विशिष्टताओं के अनुसार, इसलिए कोक का प्रहस्तन करना उपयुक्त नहीं होगा। अतः इसने 2 फ्रंट एंड लोडरों को तैनात करने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, पूँजी लागत के अनुमानन के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन उपस्कर स्वीकृत किए गए हैं।

- (ग). दो मोबाइल क्रेनों की अनुमानित लागत प्रारंभ में ₹ 33.87 करोड़ बताई गई थी। उपस्कर की मूल लागत मार्च, 2008 में पत्तन द्वारा प्राप्त की गई बजटीय कोटेशन द्वारा समर्थित है। वीपीटी ने बाद में इस अनुमान को संशोधित किया था। यह पाया गया है कि हारबर मोबाइल क्रेन की संशोधित लागत निर्धारित करने के समय, वीपीटी ने उपस्कर की मूल लागत जोकि यूरो में उद्धरित किया गया है, पर उत्पाद शुल्क और बिक्री कर पर विचार किया था जोकि मेल नहीं खाता है। पारादीप पत्तन न्यास और न्यू मंगलूर पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों द्वारा हाल ही के कुछ अन्य प्रस्तावों में प्रतिवेदित हारबर मोबाइल क्रेन की लागत ₹ 16 से 18 करोड़ प्रति क्रेन के बीच है। यदि इन अनुमानों को विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता से अद्यतन किया जाता है तो वीपीटी द्वारा भेजी गई मोबाइल क्रेन की अनुमानित लागत तुलनात्मक है। अन्य मर्दों के जैसे, पत्तन ने मोबाइल क्रेन की लागत का अनुमान लगाने के लिए आकस्मिकता और पर्यवेक्षण प्रभार भी उपलब्ध करवाया है।

वीपीटी ने पुष्टि की है कि अन्य मर्दों के अनुमान जून, 2008 से लागू वीपीटी के इंजीनियरिंग विभाग की दर अनुसूची (एसआर) पर आधारित हैं। उन मर्दों के लिए जिनकी दरें इंजीनियरिंग विभाग की दर अनुसूची में उपलब्ध नहीं हैं, अनुमान प्रचलित बाजार दरें प्राप्त करते हुए दर विश्लेषण पर आधारित बताए गए हैं।

वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित पूँजी लागत पर विश्वास किया गया है।

- (घ). बोलीदाताओं में से एक ने उल्लेख किया है कि वीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर विविध लागत सुविचारित नहीं की है। पूँजी लागत के अनुमानन और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ के अनुमानन के लिए भी वीपीटी द्वारा विविध मर्दों संबंधी लागत पर विचार किया गया है। तथापि, पत्तन ने बीमा, अन्य व्ययों जैसे कुछ व्ययों का अनुमान लगाने के लिए इस लागत को स्वीकार नहीं किया है जोकि हमारी गणना में सही किया गया है।
- (ङ). मै0 वादिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड ने मुद्रास्फीति और मूल्य वृद्धि के लेखा में कम से कम 25 प्रतिशत वृद्धि करने का सुझाव दिया है क्योंकि यह परियोजना 2-3 वर्षों की अवधि में कार्यान्वित की जाएगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पूँजी लागत अनुमान जून, 2008 की प्रचलित दर पर आधारित है। अप्रकट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में जनवरी, 2008 के डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की दर से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क सीमा में वार्षिक वृद्धि पहले से दी गई है।
- (च). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। मै0 वादिनार ऑयल लिमिटेड ने वर्तमान परिदृश्य में बदलाव के मददेनजर नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत के प्रतिलाभ की दर की समीक्षा किए जाने पर जोर दिया है। चूंकि मौजूदा पीएलआर दरों में पहले से वृद्धि की गई है, इसलिए इसने 20 प्रतिशत की दर से आरओसीई पर विचार करने का सुझाव दिया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में समीक्षा की गई थी और महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत का आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। अतः नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित की गई है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए ₹ 8.00 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए ₹ 10.30 करोड़ परिगणित किया गया है।

- (क). बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशा-निर्देश 100 इकाईयां/घंटा/क्रेन पर बिजली का उपभोग प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करते हैं। चूंकि पत्तन ने बिजली वाली लफिंग स्तर घाट क्रेन की बजाय मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती का प्रस्ताव किया है, इसलिए क्रेन द्वारा उपभोग की गई बिजली के अनुमानन के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक इस मामले में प्रासंगिक नहीं हैं।

तथापि, पत्तन ने यह कहते हुए स्टेकयार्ड और बैकअप स्थान के सामान्य द्योतन के लिए पूंजी लागत का अनुमान लगाया है कि यह एक आवश्यक मद है जिसे गिनती किया जाना चाहिए। सामान्य लाइटिंग के लिए बिजली लागत पर विचार करने के लिए वीपीटी द्वारा कही गई बात तर्कसंगत है। चूंकि बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशा-निर्देशों में सामान्य लाइटिंग के लिए कोई उपभोग प्रतिमानक निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत द्रव कार्गो बर्थ के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित 24 लाख इकाईयां/वार्षिक/हैक्टेयर का उपभोग प्रतिमानक स्वीकार किया गया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को व्यय की मद विशेष पर निर्णय लेने का अधिकार प्रदान करता है, जिसपर इसने दिशा-निर्देशों में अस्पष्ट प्रतिमानकों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा परिकल्पित करते समय सम्मिलित किए जाने पर विचार किया है।

प्रारंभिक प्रस्ताव में ₹0 5.80 पर पहले सुविचारित बिजली की इकाई दर को प्रचलित इकाई दर के आधार पर संशोधित परिकलन में ₹0 6.20 प्रति इकाई पर अद्यतन किया गया है जिसे दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रमाणित किया गया है। बिजली लागत 5 हैक्टेयर के बैकअप क्षेत्र के लिए अनुमानित की गई है।

- (ख). चूंकि वीपीटी ने दो मोबाइल हारबर क्रेनों (एमएचसी) की तैनाती परिकल्पित की है, इसलिए इसने क्रेनों के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। मै0 एबीजी इफ्रा लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने टिप्पणी की है कि प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित 40 लिटर/घंटा/क्रेन का उपभोग कम अनुमानित किया गया है। इसने बताया है कि ईंधन का उपभोग लगभग 50 से 55 लिटर/घंटा/क्रेन होना चाहिए।

वीपीटी ने इस बिन्दु की जांच की है और क्रेन की बजटीय ऑफर में उल्लिखित चालन प्रणाली के लिए तकनीकी विशिष्टताओं के आधार पर, इसने ईंधन उपभोग संशोधित कर 83 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन किया है।

ईंधन की इकाई लागत ₹0 37.50 प्रति लिटर पर सुविचारित की गई है। ईंधन लागत के अनुमानन के लिए दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित 4000 कार्य घंटों के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है। ईंधन लागत का अनुमान इस मामले का विश्लेषण करने के समय प्रचलित ₹0 36.08 की ईंधन इकाई दर को अद्यतन करते हुए संशोधित किया है।

मै0 एबीजी लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने तेल की कीमत के लिए पृथक कीमत वृद्धि उपलब्ध कराने का सुझाव दिया है क्योंकि थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) ईंधन कीमतों में पर्याप्त रूप से बदलाव नहीं दर्शाएगा। यह स्वीकार करना होगा कि इस समूह के सभी घटकों में एकसमान स्तर पर वृद्धि किए जाने की जरूरत नहीं है। इसके अलावा, वीपीटी द्वारा सही बताया गया है कि अपक्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में ईंधन वृद्धि के लिए कोई पृथक प्रावधान नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क सीमा दिशा-निर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट वार्षिक सूचकांकन के अधीन होगी।

- (ग). शिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर के 2 प्रतिशत पर भरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमानन दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाए गए हैं।

दिशा-निर्देश बीमा लागत और अन्य व्ययों का अनुमानन सकल अचल परिसंपत्तियों पर प्रत्येक 1 प्रतिशत निर्धारित करते हैं। वीपीटी ने अपने परिकलन में इन दो लागत तत्वों का अनुमान लगाने के समय परिसंपत्तियों के सकल मूल्य से विविध परिसंपत्तियों को अलग रखा है। बीमा लागत और अन्य व्यय दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर प्रत्येक 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं।

- (घ). मूल्यहास तिहरी पारी कार्गो-प्रणाली के लिए कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट-लाइन पद्धति के आधार पर अनुमानित बताया गया है। कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित भवनों की मूल्यहास दर 3.34 प्रतिशत है। इसके विपरीत, बर्थ लागत, बर्थ अपरन और पहुँच-मार्ग पर मूल्यहास दर 10.34 प्रतिशत पर

सुविचारित किया गया है। वीपीटी ने अनुरोध किया है कि बर्थ को कम्पनी अधिनियम की अनुसूची XIV के अधीन 'फैक्टरी भवन' के रूप में वर्गीकृत करना उचित नहीं है। पत्तन ने बर्थ को भवन की बजाय 'संयंत्र और मशीनरी' वर्ग के अधीन माना है और कम्पनी अधिनियम में निर्धारित 10.34 प्रतिशत की मूल्यहास दर लागू की है।

अन्य मौजूदा निजी टर्मिनलों के संदर्भ में इस स्थिति की जांच दर्शाती है कि ऐसी कम्पनियों में अंगीकृत बर्थ लागत पर मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम में निर्धारित 3.34 प्रतिशत के विपरीत 3.6 प्रतिशत से 4.17 प्रतिशत के बीच भिन्न-भिन्न है। दर में सीमांतक भिन्नता बर्थ की लागत को परिसंपत्ति के पूंजीकरण के पश्चात शेष रियायत अवधि में बांटे जाने के कारण है। बर्थ के निर्माण, बर्थ अपरन, पहुँच-मार्ग आदि सहित सभी प्रकार के सिविल कार्यों के लिए पारादीप पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन न्यास, कांडला पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों पर अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अंगीकृत मूल्यहास दर 3.34 प्रतिशत है।

तत्पश्चात, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में हमारे सुझाव के अनुसार अन्य सिविल कार्यों के लिए बराबर 3.34 प्रतिशत की दर से बर्थ लागत तथा बर्थ अपरन और पहुँच-मार्ग पर मूल्यहास परिकलित किया है।

उपस्कर पर मूल्यहास 10.34 प्रतिशत की दर से और बिजली तथा लाइटिंग के लिए 13.91 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है जोकि परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार पाए गए हैं।

प्रारंभिक प्रस्ताव में, वीपीटी ने 255 दिनों के लिए यथानुपात मूल्यहास लिया है। इसने बाद में सिविल कार्यों के संबंध में केवल पूर्ण वर्ष के लिए मूल्यहास सही और परिकलित किया है। हमारी गणना में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्राक्धानों के अनुसार सभी परिसंपत्तियों के लिए पूर्ण वर्ष के लिए सुविचारित किया गया है।

(ड.) पट्टा किराये टर्मिनल के प्रचालन के लिए आबंटित किए जाने वाले 50000 वर्ग मी० मंडारण क्षेत्र और 10000 वर्ग मी० बैकअप क्षेत्र के लिए परिकलित किए गए हैं।

वीपीटी ने, शुरुआत में, जोन VIII-क के लिए पट्टा किराये के निर्धारण हेतु जुलाई 2008 में इसके द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर अर्थात् पंचवर्ष 2003-08 के लिए ₹ 2,400/- प्रति वर्ग गज पर जोन VIII के लिए जिला राजस्व प्राधिकरण द्वारा पहले अनुशंसित भूमि के मूल मूल्यांकन पर 6 प्रतिशत लागू करते हुए पट्टा किराया परिकलित किया था।

तत्पश्चात, वीपीटी ने इन कारणों से पट्टा किराये की गणना संशोधित की है कि वीपीटी भूखंडों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराये पंचवर्ष 2003-08 के लिए वैध है और संशोधन किए जाने के लिए पहले से देय है। वीपीटी ने निवेदन किया है कि चूंकि पंचवर्ष 2008-13 के लिए भूमि का मूल्यांकन जिला राजस्व प्राधिकरणों (डीआरए) से अभी प्राप्त होना है जिसमें कुछ समय लगेगा, इसलिए पिछले पंचवर्ष में पंचवर्ष 2003-08 के लिए प्रतिवेदित भूमि के मूल्यांकन में 59 प्रतिशत की आनुपातिक वृद्धि देते हुए जोन VIII के लिए वर्ष 2008-13 हेतु भूमि का मूल्यांकन ₹ 121.15 प्रति वर्ग गज प्रतिवर्ष पर अस्थायी रूप से पुनः परिकलित किया गया है। इसी प्रकार, जोन VIII-क के लिए अस्थायी पट्टा किराये पिछले पंचवर्ष में भूमि के मूल्यांकन में 20 प्रतिशत वृद्धि देते हुए निर्धारित किया गया है। पट्टा किराये में तदर्थ वृद्धि वीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन पर आधारित बताई गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाए। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च, 2004 में जारी किए गए भूमि नीति पर सरकारी दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम बार पंचवर्ष 1998-2003 और 2003-08 के लिए 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है परंतु पत्तन ने महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। जब तक कोई संशोधन नहीं किया जाता है तब तक मौजूदा दरमान जारी रहेगा।

यह स्वीकार करना होगा कि फरवरी/मार्च 2004 में सरकार द्वारा जारी किए गए महापत्तन न्यास में भूमि प्रबंधन के लिए दिशा-निर्देश पट्टा किराये के निर्धारण के लिए भूमि का बाजार मूल्यांकन निर्धारित करने के

मिथिल प्रदेश के विकास के लिए यह भूमि मूल्यांकन में आनुवांशिक दृष्टि के आधार पर दो जोनों में भूमि के बाजार हल के तहत विभाजित करने के जरूरत पड़ेगी। इससे पहले पट्टा किराया के निर्धारण के लिए भूमि का मूल्यांकन प्रत्येक वर्ष इस निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार नहीं पाई गई है। इससे अलावा, पत्तान में जो भी पट्टा किराया के लिए भिन्न-भिन्न पद्धतियाँ प्रस्तावित किया है जबकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पट्टा किराया भूमि के ऐसे इलाक़ों पर निर्धार नहीं किया जाता है।

उपरोक्त विवरण का अर्थ है कि प्रत्येक शिक्षा-निदेशों में विशिष्ट प्राकृतिक को भी स्वीकार करते हुए महापतन न्यासों को प्रभाव में लाया जा रहा है। प्रत्येक पट्टा किराये के आधार पर इस मंड के अनुमान की अपेक्षा करता है, पट्टा किराये के आधार पर प्रत्येक वर्ष की अनुमोदित वार्षिक वृद्धि के साथ संयुक्त तत्काल में जोन २३३३ के लिए निर्धारित प्राकृतिक को भी स्वीकार करते हुए प्रत्येक वर्ष के आधार पर प्रत्येक पट्टा किराये पर लिया गया है।

यदि एक व्यक्ति को संचयित पदार्थ किराया प्रदायित बहुलदेशीय कर्गों टर्मिनल के लिए कारवां में ले जाया जाता है तो वह पदार्थ तागू होता है तो जलन इस पद के सदर्भ में अपकृत प्रशुक्त की वर्गीकरण का प्रयोग कर सकता है।

(ग) शिक्षा विभाग द्वारा प्रस्तावित परीक्षा लागू करने के अतिरिक्त परीक्षा पर अनुमति दिए जाने की आवश्यकता होगी।

[illegible]

हालांकि विश्व-व्यापी प्रभाव को बर्थ लागत के ५ प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त क्षमता बनाए रखने के लिये जरूरी है और यह तथ्य कि पारसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण कम हो जाएगा, से ५ प्रतिशत सीमा अधिक संभव है। पारादीप पत्तन ब्यास में कोयला और लौह अयस्क टर्मिनलों, नुकुता पत्तन में कोयला और टर्मिनल और कांडला पत्तन ब्यास में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अप्रत्यक्ष कार्य किए गए हैं। इसी संदर्भ में, इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व के अंश के प्रतिशत के रूप में पंगा की लागत और मुआवजा पर विचार किया गया था।

संघर्ष समाप्त नहीं हो पाया है। अतः भूमिगत, बर्थ किराया सेवा या राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का उपयोग करके निर्धारण किया गया मामले में भी 1 प्रतिशत पर रीखा लागत तत्व और पूंजी लागत के 3.54 प्रतिशत पर निर्धारण के लिए विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित दरें 3.6 इस प्राधिकरण को ध्यान की किसी भी विशेष पर निर्णय लेने का अधिकार नहीं है। निर्धारण करने दिशा-निर्देशों में स्पष्ट नहीं किए गए वतिमानकों के लिए अपक्रंत प्रशुल्क सीमा निर्धारण के लिए निर्धारित किए जाने पर विचार किया है।

(viii) अप्रकट प्रस्तुत निष्कर्षों का प्रयोग विधिक अंश प्रस्तुत किया गया विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण के अंतर्गत प्रमाणपत्रों का रूप संलग्न की गई है।

(क) विवरण के अनुसार 19.30 करोड़ से कम राजस्व वाले राज्यों से कुल राजस्व अयोग रु० 26.78 करोड़ परिगणित होती है जोकि राजधानी प्रयोग, प्रशासन और रु० 16.48 करोड़ की सहायित प्रचालन लागत का जोड़ है।

(ख) दिशा-निर्देश कुल 30 प्रतिशत को प्रहस्तान प्रभार, 5 प्रतिशत को भंडारण प्रभार के लिए और 5 प्रतिशत को विविध अन्य प्रभावित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

इसके विषयों में निर्धारित प्रमाणिक निर्धारित करते समय ग्रहस्तन प्रभार में राजस्व अपेक्षा के 98 प्रतिशत, भूभाग, जलवायु में निर्धारित क्षीर विविध प्रभार से 2 प्रतिशत पर विचार किया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश निर्यात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित करते हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ग्रेनाइट और सीपी कोक कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर समेकित हैं और अधिकांश इस्पात कार्गो भी इसके पत्तन पर प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर निःशुल्क अवधि के भीतर समेकित है। अतः पत्तन की राय है कि निर्धारित निःशुल्क अवधि के साथ, प्रचालक भंडारण प्रभार से अनुमानित राजस्व वसूल करने की स्थिति में नहीं होगा और यह केवल एक कल्पित आय हो सकती है। अतः पत्तन ने संशोधित प्रस्ताव में 5 प्रतिशत से 2 प्रतिशत के निर्धारित स्तर से भंडारण प्रभार से राजस्व का प्रमाजन कम करने का प्रस्ताव किया है।

विविध प्रभार के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह विविध प्रभार से कुल राजस्व अपेक्षा के 2 प्रतिशत प्रमाजन के लिए पर्याप्त है और भिन्नक प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार से राजस्व अपेक्षा के साथ आमेलित किया गया है।

दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.2 में कहा गया है कि विभिन्न वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रशुल्क सीमा इस तरह से उपयुक्ततः निर्धारित की जाए कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित की जाए।

वीपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण पत्तन न्यास द्वारा यथा प्रस्तावित तीन प्रशुल्क शीर्षों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रमाजन स्वीकार करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमानित संशोधित अपेक्षा के आधार पर, प्रहस्तन प्रभार के लिए प्रमाजित राजस्व अपेक्षा ₹ 2571 लाख, भंडारण प्रभार से ₹ 54 लाख और विविध प्रभार से ₹ 54 लाख है।

(ग).

वीपीटी ने प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन के अनुपात के आधार पर घटक-वार प्रशुल्क सीमाएं परिकल्पित की हैं। प्रहस्तन दर का अनुपात परिकल्पित करते समय, वीपीटी ने प्रत्येक घटक के संदर्भ में टनभार और सुविधाओं के उपयोग के दिनों की संख्या को प्रभावित नहीं किया है। प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कार्गो के प्रतिशत हिस्से, प्रत्येक कार्गो समूह के अधीन प्रतिमानक के अनुसार प्रहस्तन दर के संदर्भ में संभावित कार्गो कार्य दिवसों पर विचार करते हुए घटक-वार प्रशुल्क सीमा संशोधित की गई है। तदनुसार, ₹ 2571 लाख की राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए प्रतिमानक के अनुसार विभिन्न घटकों की विभिन्न प्रहस्तन दरों पर विचार करते हुए इकाई कार्गो प्रहस्तन प्रभार परिगणित किए गए हैं।

31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार, तटीय कार्गो (कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित ताप कोयला और पीओएल से इतर) और तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाने हैं जोकि सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। निर्धारित 2087435 टन प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम क्षमता में से, वीपीटी ने इस्पात के मामले में 26000 टन प्रतिवर्ष तटीय संचलन परिकल्पित किया है। तटीय कार्गो अर्थात् बहुउद्देशीय बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित, के लिए लागू रियायत के प्रभाव पर विचार करने के पश्चात अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित की गई है। गणनाओं का ब्योरा देते हुए एक विवरण अनुलग्नक-II रूप में संलग्न किया गया है।

वीपीटी ने यह प्रावधान प्रस्तावित किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i). नौभरण और भंडारण के बिन्दु तक उसके स्थानांतरण सहित पोत से कार्गो की उतराई, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई और (ii). स्टेकयार्ड पर ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई बिन्दु पर कार्गो स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए एक समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जहां जरूरी हो, और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

(घ).

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार्य है। पत्तन का संशोधित प्रस्ताव इस स्थिति को दर्शाता है।

भंडारण प्रभार की इकाई दर पहले क्षेत्र के आधार पर अर्थात् प्रति 100 वर्ग मीटर आधार पर प्रस्तावित की गई थी। यह प्रशुल्क उस कार्गो के लिए नहीं था जो निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद यार्ड में रुकेंगे और इस प्रशुल्क मद से राजस्व के लिए योगदान करेंगे। वीपीटी ने बाद में अपनी गणना को पुनः देखा था। इसने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 30 प्रतिशत विलंबशुल्क आकर्षित करेगा और तदनुसार प्रथम सप्ताह के लिए ₹ 8 प्रति टन, दूसरे सप्ताह के लिए ₹ 12 प्रति टन और उसके बाद ₹ 16 प्रति सप्ताह पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किया है जिससे राजस्व अपेक्षा की पूर्ति हो।

संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, वीपीटी द्वारा अनुमानित भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किया गया है और वीपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण को अंगीकृत करते हुए स्लैबों के लिए भिन्न दर व्यवस्थित करते हुए, प्रथम सप्ताह के लिए ₹ 8.60 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग, दूसरे सप्ताह के लिए ₹ 12.90 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग और उसके पश्चात ₹ 17.20 प्रतिदिन अथवा उसका भाग निर्धारित किए गए हैं।

- (ड.) विविध प्रभारों संबंधी संशोधित राजस्व अपेक्षा वीपीटी द्वारा अनुमानित ₹ 51 लाख के विपरीत ₹ 54 लाख परिगणित की गई है। विविध प्रभार वातावरण और प्रबंधन संबंधी व्ययों, सुरक्षा उपायों और घाट पर कार्गो की सफाई के लिए बताया गया है।

संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹ 2.50 प्रति टन के स्थान पर ₹ 2.00 प्रति टन पर निर्धारित किया गया है।

- (च.) बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर ₹ 10.61 करोड़ (अर्थात् ₹ 49.98 करोड़ की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के होते हुए ₹ 8.00 करोड़ और ₹ 2.61 करोड़ की प्रचालन लागत) अनुमानित किया गया है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रुपए मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। इस प्राधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास के लौह अयस्क और कोयला बर्थों, मुरुगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल और कांडला पत्तन न्यास में बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों के लिए अप्रकट बर्थ किराया को अंतिम रूप देते समय निर्णय दिया था कि 30 वर्षों की वैधता वाले अप्रकट प्रशुल्क मामलों में डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया निर्धारित करना उपयुक्त नहीं है। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू करना सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनियम भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता और इसपर निर्भर करते हुए कि किस ओर लाभ होता है, उपयोक्तारों अथवा प्रचालक को इस स्थिति का सामना करना होगा। अतः इस प्राधिकरण द्वारा अप्रकट बर्थ किराया प्रभार को केवल रुपए में अनुमोदित करने का निर्णय लिया गया है।

वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में विदेशगामी पोत के लिए रुपए रूप में ₹ 0.75 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर बर्थ किराया प्रस्तावित किया है। बर्थ किराया निर्धारित करने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरण की गई कार्यपद्धति अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरण किए गए दृष्टिकोण के अनुसार है। तथापि, वीपीटी ने पूर्व-निर्धारित बर्थ किराया निर्धारित करते समय वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार तटीय पोतों पर लागू रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया है।

उक्त बहुउद्देशीय कार्गो प्रहसन टर्मिनल के लिए वीपीटी द्वारा निर्धारित 26000 टन प्रतिवर्ष की तटीय कार्गो मात्रा के आधार पर, तटीय पोत का प्रतिशत 3 प्रतिशत और विदेशी पोत कुल टर्मिनल क्षमता के 97 प्रतिशत पर परिगणित होता है। विदेशी/तटीय पोत के अनुपात और तटीय पोत के लिए लागू रियायती प्रशुल्क पर विचार करते हुए, विदेशी पोत के लिए पूर्व-निर्धारित अप्रकट बर्थ किराया ₹ 0.76 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए ₹ 0.46 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होता है। कोयला टर्मिनल के बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन संलग्न किए गए **अनुलग्नक-III** में दिया गया है।

- (ix.) विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिन और सप्ताह जैसे कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी पर प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अप्रकट अनुसूची में शामिल की गई हैं। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 'महीना' शब्द की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पाई गई और इसलिए हटा दिया गया। कुछ शर्तें जो अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं हैं, संशोधित की गई हैं।

- (x.) वीपीटी ने निर्धारित अवधि के बाद पोत के और अधिक रुकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए अपने दरमान में निर्धारित प्रावधानों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है बशर्ते बर्थ की मांग हो और उतराई/भरण प्रचालनों के पूरा होने के पश्चात बर्थ को खाली करने के लिए टर्मिनल प्रचालक द्वारा 10 घंटे पहले नोटिस दिया गया हो। यह वीपीटी के दरमान में निर्धारित वर्तमान प्रावधान है। दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए इसी प्रकार का प्रावधान वीपीटी में प्रचालन कर रहे दूसरे बीओटी प्रचालक विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के दरमान में भी निर्धारित किया गया है। यह स्वीकार करते हुए कि बर्थ पत्तन/प्रचालक का दुर्लभ संसाधन है और सर्वोत्तम रूप से उपयोग किए जाने की जरूरत है, दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए प्रस्तावित प्रावधान बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया गया है।

आस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशा-निर्देशों और वीपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

- (xi). वीपीटी ने आयात और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से और आयात कार्गो के लिए पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से शुरू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह विशाखापत्तनम पत्तन और अन्य पत्तनों के दरमान में निर्धारित शर्तों के अनुसार है और इसलिए स्वीकृत किया गया है।

यह शर्त कि निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों के अलावा होगी, इस प्रकार संशोधित की गई है कि यह 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों के अनुसार सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन दिवसों से अतिरिक्त होगी।

- (xii). वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट शर्तों में से कुछ और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित जैसे निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे, बर्ष किराया नौचालन के लिए पोत के तैयार होने के संकेत के 4 घंटों पश्चात रुक जाएगा, झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्ष किराया, प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी/नौकरण करने की स्थिति में नहीं हो उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार का प्रोद्भूत नहीं होना अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किए गए हैं।
- (xiii). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर संबंधी प्रावधान, इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।
- (xiv). प्रस्तावित प्रावधानों में से कुछ जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार नहीं हैं उन्हें हटाया अथवा संशोधित किया गया है।

11.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्षों के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्षों के 31 मार्च तक प्रभावी होगी।

11.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1. और 2.9.2. में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

11.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5. के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निवर्चन का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएं। निजी प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम-से-कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों का निष्पादन करे।

11.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्षों को विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

11.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

12. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास पर द्रव कार्गो टर्मिनल के लिए अनुलग्नक-IV के रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

अनुलग्नक - १

विश्वव्यापकतम काल में सम्पन्न होने वाले वर्ष के लिए अत्यन्त इशान्त का निकषण

क्र.सं.	विवरण	सौराष्ट्र द्वारा केंद्र वर अनुदान				टीएनपी द्वारा संशोधित अनुदान
		प्रारंभिक अवकाश दिनांक 10 जुलाई 2008	संशोधित अनुदान दिनांक 8 नवम्बर 2008	संशोधित अनुदान दिनांक 28 दिसम्बर, 2008	अंतिम संशोधित अनुदान दिनांक 31 दिसम्बर 2008	
I	प्रारंभिक अवकाश					
(क)	संशोधित किए जाने वाले कार्यों की अवकाश का प्रतिशत विवरण	कार्यों का प्रतिशत %	कार्यों का प्रतिशत %	कार्यों का प्रतिशत %	कार्यों का प्रतिशत %	कार्यों का प्रतिशत %
	सी.डी. कोड की अवकाश का प्रतिशत विवरण (एक 1)	36%	36%	36%	36%	36%
	डी.डी. कोड की अवकाश का प्रतिशत विवरण (एक 2)	36%	36%	36%	36%	36%
	एन.डी. कोड की अवकाश का प्रतिशत विवरण (एक 3)	18%	18%	18%	18%	18%
	एन.डी. कोड की अवकाश का प्रतिशत विवरण (एक 4)	10%	10%	10%	10%	10%
(ख)	कार्यों कोड की आवकता दर (टनों में प्रतिदिन)					
	- सी.डी. कोड (सी 1)	10000	10000	10000	10000	10,000
	- डी.डी. कोड (सी 2)	10000	10000	10000	10000	10,000
	- एन.डी. कोड (सी 3)	4000	4000	4000	4000	4,000
	- एन.डी. कोड (सी 4)	2500	2500	2500	2500	2,500
(ग)	संशोधित अवकाश टनों में $= 0.7 \times ((\text{एक 1} \times \text{सी 1}) + (\text{एक 2} \times \text{सी 2}) + (\text{एक 3} \times \text{सी 3}) + (\text{एक 4} \times \text{सी 4}))$	365	365	365	365	365
II	पूंजी लागत					
(I).	कार्यों लागत परीक्षण	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में	रु. करोड़ों में
(क)	निम्नलिखित लागत					
	- कार्य लागत और कृषि-पार्क	0.29	0.29	0.29	0.29	0.29
	- संरक्षण कार्य	7.32	7.32	7.32	7.32	7.32
	- संरक्षण कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- संरक्षण कार्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- संरक्षण कार्य	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16
	उपरोक्त (क)	7.77	7.77	7.77	7.77	7.77
(ख)	संरक्षण लागत					
	- 80 टन लागत संरक्षण क्षेत्र - 2 रु.	33.87	33.87	33.87	47.12	47.12
	- फाईल सिस्टम रु. 10 टन - 1 रु.	0.00	0.35	0.35	0.35	0.35
	- 2 मीटर फाईल सिस्टम 500 टन की लागत	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00
	- सिस्टम और लाइटिंग संसाधन	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
	उपरोक्त (ख)	34.95	40.30	40.30	53.55	53.55
(ग)	निम्नलिखित (क) और (ख) का 85 प्रतिशत	2.15	2.40	2.40	3.07	3.07
(घ)	कार्यों लागत परीक्षण के लिए कुल पूंजी लागत $(\text{क} + \text{ख} + \text{ग})$	44.87	50.47	50.47	64.39	64.39
(II).	पूंजी लागत के लिए पूंजी लागत					
(क)	कार्यों लागत के लिए पूंजी लागत 40 मीटर लागत के लिए कार्य की लागत संख्या 10 10.85 करोड़	47.06	47.06	47.06	47.06	47.06
(ख)	कार्यों लागत के लिए पूंजी लागत	2.92	2.92	2.92	2.92	2.92
(ग)	कार्यों लागत के लिए कुल पूंजी लागत $(\text{क} + \text{ख})$	49.98	49.98	49.98	49.98	49.98
(III).	संरक्षण लागत के लिए पूंजी लागत $(\text{क} + \text{ख})$	94.85	100.45	100.45	114.37	114.37
III	उपकरण लागत					
(I).	कार्यों लागत परीक्षण					
(क)	सिस्टम	0.70	0.74	0.74	0.74	0.74
(ख)	सिस्टम लागत					
	- सिस्टम लागत क्षेत्र	1.20	2.49	2.49	2.49	2.49
	- फाईल सिस्टम रु. 10 टन	0.00	0.15	0.15	0.15	0.15
	- फाईल सिस्टम	0.00	0.36	0.36	0.36	0.36
	उपरोक्त (ख)	1.20	3.00	3.00	3.00	3.00
(ग)	सिस्टम और अनुदान					
	- सिस्टम परीक्षण (सकल सिस्टम परीक्षण पर 1%)	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	- सिस्टम परीक्षण और सिस्टम परीक्षण पूंजी लागत	1.75	2.02	2.02	2.68	2.68
(घ)	सिस्टम (सिस्टम परीक्षण के समान मूल्य पर 1%)	0.43	0.48	0.48	0.61	0.61
(ङ)	सिस्टम	2.57	3.01	3.01	3.92	3.92
(च)	सिस्टम रु. 10 टन (पूँजी और अन्य परीक्षण परीक्षण के लिए सिस्टम)	0.82	0.82	0.92	0.92	0.92
(छ)	अन्य मूल्य (सकल मूल्य परीक्षण पर 5%)	2.14	2.40	2.40	3.07	3.07
	कुल उपकरण लागत	9.69	12.68	12.65	15.02	16.43





## अनुलग्नक - II

विविध कार्गो समूहों के अधीन प्रदत्तन प्रकारों की गणनाएँ दर्शाता विवरण

कार्गो समूह	कार्गो क्षमता	प्रदत्तन दर प्रतिदिन	प्रदत्तित किया जाने वाला कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस (iv / iii)	कार्गो कार्य दिवसों का प्रतिशत	सकम्प अक्षा (₹0 लाखों में)	प्रदत्तित किया जाने वाला कार्गो (विदेशी टन) में	प्रदत्तित किया जाने वाला कार्गो (देशीय टन) में	दर ₹0 में	दर ₹0 में	दर ₹0 में
सी सी कंटेनर		38.00%	10000	751477	78	22.94%	539.58	751477	78.46	78.50	47.10
ड्रम कंटेनर		38.00%	10000	751477	75	22.94%	589.59	751477	78.46	79.50	47.10
इस्पात		18.00%	4000	375738	94	28.75%	739.04	349739	202.29	202.30	121.40
गुनाइट		10.00%	2500	208744	83	25.36%	652.41	208743.5	312.54	312.55	187.55
जाने		100%		2087435	327	100	2,570.59	2061435			

विदेशी इस्पात कार्गो	349738.3
देशीय इस्पात कार्गो	28000
इस्पात कार्गो से सकम्प अक्षा (₹0 में)	73,904,378
विदेशी कार्गो के लिए दर	x
$349838 \times 20000 \times 0.6x =$	73,904,378
$349838 \times 15800x =$	73,904,378
$365338x =$	202.29
$x =$	
विदेशी इस्पात कार्गो के लिए दर पूर्णकित करने के समयात (₹0 में)	202.30
देशीय इस्पात कार्गो के लिए दर (₹0 में)	121.40

अनुसूचक - III

वर्ष जिसका प्रकार की गणना दरता विवरण

क डीपीटी द्वारा क्या किया							
क्र.सं.	विवरण	इकाई	सी.पी. कोड	टी.पी. कोड	इस्पात	रेनसट	जोड़
i	अनुपात	%	36%	36%	18%	10%	100%
ii	प्रस्ताव दर	रुप प्रतिदिन	10000	10000	4000	2500	
iii	औसत जीआरटी प्रति घंटा	रुप	18550	29000	11300	15000	
iv	औसत वार्षिक आय	रुप	24000	28000	10000	10000	
v	प्रस्तावित बिजुल जाने के लिए अनुमानित टनवार	रुप	749000	749000	374000	208000	2080000
vi	वर्ष दिवसों की संख्या	दिन	75	75	83	83	
vii	वर्ष घंटों की सं. (24 x (vi))	घंटे	1800	1800	2232	1992	
viii	घंटों की संख्या प्रति संख्या	घंटों की सं.	31	27	37	21	116
ix	कुल जीआरटी घंटे	रुप घंटे	33390000	52200000	25221600	29880000	140891600
x	राजस्व अंश	रुप करोड़ों में					10.68
xi	डीपीटी द्वारा प्रस्तावित वर्ष किया (xi / ix)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उत्पन्न भाग					0.76

  

ख टीएनपी द्वारा क्या किया							
क्र.सं.	विवरण	इकाई	सी.पी. कोड	टी.पी. कोड	इस्पात	रेनसट	जोड़
i	अनुपात	%	36%	36%	18%	10%	100%
ii	प्रस्ताव दर	रुप प्रतिदिन	10000	10000	4000	2500	16500
iii	औसत जीआरटी	रुप	18550	29000	11300	15000	
iv	औसत वार्षिक आय	रुप	24000	28000	10000	10000	
v	प्रस्तावित बिजुल जाने के लिए संयोजित टनवार	रुप	751477	751477	375738	208744	2087435
vi	वर्ष दिवसों की सं. (vii)	दिन	75.00	75.00	84.00	83.00	
vii	वर्ष घंटों की सं. (24 x (vi))	घंटे	1800	1800	2256	1992	
viii	घंटों की संयोजित संख्या	घंटों की सं.	31	27	38	21	117
ix	कुल जीआरटी घंटे (vii x viii)	रुप घंटे	33390000	52200000	25492800	29880000	140962800
x	राजस्व अंश	रुप करोड़ों में					10.81
xi	संयोजित वर्ष किया						
(x)	विशेषांगी जोड़	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उत्पन्न भाग					0.76
(ख)	रटीय जोड़						0.46

प्रस्तावक द्वारा प्रस्तावित बिजुल जाने के लिए अनुमानित रटीय कर्षितक जोड़ की मात्रा के आधार पर निर्धारित विवेकी/रटीय का अनुपात

	संख्या टनों में	घंटों की सं.	प्रस्तावित करने के बाद	%
विवेकी कर्षण	20.54	114.4	113	97.4%
रटीय कर्षण	0.28	2.6	3	2.6%
	20.80	117	116	

विवरण:	अंशिकताओं के अनुसार राजस्व अंशों के संदर्भ में
I. 97% विश्वव्यापी घंटों के लिए राजस्व अंश + 3% रटीय जोड़ (रुप)	108073320
II. विश्वव्यापी घंटों के जीआरटी घंटे (140962800 * 97%)	136733916
III. रटीय घंटों के जीआरटी घंटे (140962800 * 3%)	4228884
IV. कुल जीआरटी घंटे	140962800
V. $136733916 \times 0.6 + 4228884 \times$	108073320
VI. $136733916 \times + 2537330 \times$	139271248
VII. $139271248 \times$	108073320
VIII. X (विश्वव्यापी) (रुप)	0.76
IX. $0.6 * 0.76$ (रटीय) (रुप)	0.46

इस दरमामें, जहाँ तक कि आवश्यक हो, निम्नलिखित प्राणियों का उल्लेख होनी

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ है कि जहाँ जहाँ समुद्र तट पर वेध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन या स्थान तक या पत्तन से किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान में सीधे या अप्रत्यक्ष में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "दिवस" का अर्थ है कि किसी पोत को एक दिन के शुरू होकर अगले दिन को फिर शुरू करने तक समाप्त अवधि होगी।
- (iii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ है कि किसी पोत को अन्य पोत होगा।
- (iv). "साप्ताहिक" का अर्थ है कि किसी पोत को साप्ताहिक पोत होगा।

(ii). वन की वसिहत से सम्बन्धित अन्तर्गत प्रश्नोत्तरों के माध्यम से प्रशासनिक द्वारा जैसा इसका प्रभावित किया गया हो वह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कानून से सम्बन्धित प्रश्नों की प्रकृति के प्रयोजन के लिए 'सह सहाय' अथवा 'विदेशगामी' आदि शब्दों की प्रकृति से सम्बन्धित प्रश्नों के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

- (ii). (क) समीचीन प्रमाण के अनुसार प्रत्येक देश का विदेशगामी जहाज कोशकाल परित्यक्त आदेश के अन्तर्गत तटीय जल में घुसने की अनुमति नहीं है।

(ख) विदेशी जहाज को तटीय जल में घुसने की अनुमति महानिदेशक द्वारा जहाज कोशकाल नियन्त्रण लक्ष्यक्षेत्र के अन्तर्गत तटीय जल में घुसने की अनुमति दी है।

(ग) ऐसे परिदृश्यों के सम्बन्ध में जो कि जल क्षेत्रों द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय समक्षों की जलाई शुरू किए जाने के समर्थ से प्रभावित होंगी।

(घ) ऐसे परिदृश्यों के सम्बन्ध में जहाँ जल क्षेत्रों द्वारा तटीय समक्षों को प्रभावित प्रभावित होंगी।

(ङ) नौवहन महानिदेशक को जल क्षेत्रों द्वारा तटीय समक्षों के लिए, तटीय दरों की मात्रता के लिए कोई अन्य प्रभावित प्रभावित नहीं है।

(iii). (क) समीचीन प्रमाण के अनुसार प्रत्येक देश के लिए तटस्थता प्रमाण के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।

(ख) पीओएल अधिनियम के अनुसार जल क्षेत्रों और लौह अयस्क गुटों का अर्थ एवं ताप कोयले से इतर समीचीन तटीय कार्यों के लिए कार्यों के अन्तर्गत प्रमाणित कार्यों संबंधित प्रमाण के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ग) कार्यों संबंधित प्रमाण के अनुसार तटीय जल क्षेत्रों के अन्तर्गत तटीय जल क्षेत्रों और घाट से/को भंडारण कार्य को/से सम्बन्धित प्रमाण के अनुसार प्रमाणित प्रमाण पर घाट शुरू सहित प्रमाणित होंगी।

(घ) विदेशी प्रमाण के कार्यों के अन्तर्गत जल क्षेत्रों को अनुवर्ती पोतस्थान के लिए भारतीय प्रमाण 'क' पर प्रमाणित है, से इससे तटीय जल क्षेत्रों के अन्तर्गत प्रमाणित प्रमाण प्रमाणित किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में तटीय नौवहन के अन्तर्गत प्रमाण के अनुसार प्रमाणित प्रमाण के अनुसार प्रमाणित किए जाएंगे।

(ङ) तटीय कार्यों के अन्तर्गत प्रमाण के अनुसार प्रमाणित प्रमाण के अनुसार प्रमाणित किए जाएंगे।

(iv). निर्धारित भुगतानों/दायित्वों का अनुमान

- (क). उपयोक्ता को वित्तियोग के अन्तर्गत प्रदायक व्याज इस दरमान के अर्धीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, उर्मिनल प्रचालक वित्तियोग के अन्तर्गत पर प्रदायक व्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडारमक आगम की दर प्रचालक के अन्तर्गत प्रदायक व्याज समया-समय पर प्रोक्त प्रमाण उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). निजी प्रदायक द्वारा कर्तव्य के अन्तर्गत सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता को प्रमाण के अन्तर्गत प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेबाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रमारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (v). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।
- (vi). सभी परिगणित प्रमार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

- (viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रमार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## 2. बर्थ किराया प्रमार:

### 2.1. बर्थ किराये की अनुसूची:

क्र. सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (रु० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	सी.पी. कोक, लैम कोक, इस्पात और ग्रेनाइट ब्लॉकों वाले पोत	0.76	0.46

### 2.2. पोत के अति-विराम के लिए दंडात्मक बर्थ किराया:

- (i). सामान्य लागू बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया नीचे (ii) पर उल्लिखित विनिर्दिष्ट अवधियों के बाद बर्थ की अभिग्रहणता के लिए पोत के अति-विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रमार के अतिरिक्त प्रमार्य होगा, बशर्त बर्थ के लिए मौंग हो और उतराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने 10 घंटे पहले बीओटी प्रचालक अथवा इसके अधिकृत अधिकारियों द्वारा नोटिस दिया गया हो।
- (ii). पोत को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए बिना दंड के कार्गो प्रचालन के पूरा होने के पश्चात बर्थ के अभिग्रहण की अनुमति होगी:-

(क).	बाजों के माध्यम से बंकरों को लेने वाले पोत	8 घंटे
(ख).	बाजों के माध्यम से जल लेने वाले पोत	12 घंटे (पोत के समीप बाजों के स्थापन के समय से)
(ग).	बाजों से इतर स्रोत के माध्यम से जल/बंकरों को लेने वाले पोत	08 घंटे
(घ).	सभी अन्य मामलों में	07 घंटे

### बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए समय पोत द्वारा बर्थ का अभिग्रहण किए जाने के समय से बर्थ को छोड़े जाने तक परिगणित किया जाएगा।
- (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।

- (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय केवल लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
- "झूठा संकेत" तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की गांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिफल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।
- (iv). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर खराब होने अथवा विजली गुट हो जाने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से उसके बर्थ में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।
- (v). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया

आस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान किए जाने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशा-निर्देशों और विशाखापत्तनम पत्तन न्याय के दरमानों में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

### 3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपये में	
			विदेशी	तटीय
(क).	सी.पी. कोक	प्रति मीट्रिक टन	78.50	47.10
(ख).	लैम कोक	प्रति मीट्रिक टन	78.50	47.10
(ग).	इस्पात	प्रति मीट्रिक टन	202.30	121.40
(घ).	ग्रेनाइट ब्लाक	प्रति मीट्रिक टन	312.55	187.55

### टिप्पणियाँ:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार (i) नौभरण और भंडारण के दिवस तक उसके स्थानांतरण सहित पोत से कार्गो की उतलाई, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में ट्रकों पर लदाई और (ii) स्टेकयार्ड पर ट्रकों से कार्गो की उतलाई, 15 दिनों की अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई दिवस पर कार्गो स्थानांतरण और नौभरण सहित जलयान पर लदाई के लिए एक समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लहर को आयुर्ति, जहां जरूरी हो, और दरमानों में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

### 4. भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन:

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

#### (क). निःशुल्क अवधि:

आयात कार्गो	5 दिन निःशुल्क
निर्यात कार्गो	15 दिन निःशुल्क

#### (ख). निःशुल्क अवधि के पश्चात भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रतिदिन)

विवरण	दर रुपये में प्रति टन प्रतिदिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात प्रथम सप्ताह	₹ 8.60
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात दूसरा सप्ताह	₹ 12.90
दूसरे सप्ताह के बाद	₹ 17.20

**टिप्पणियाँ:**

- (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- (iii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के बाद वाले दिन से परिगणित होगी।
- (iv). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

5. **विविध प्रभार:**

रु 2.60 प्रति टन पर्यावरण और प्रबंधन, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय, उपाय आदि जैसी सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार है।

6. **उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के लिए सामान्य टिप्पणी:**

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (इंड्यूषीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्तर समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

\*\*\*\*\*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 18th February, 2009

**No. TAMP/39/2008-VPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for multipurpose cargo handling in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February, 2008 as in the Order appended hereto.

# Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/39/2008-VPT

Visakhapatnam Port Trust

-----

Applicant

## ORDER

(Passed on this 12<sup>th</sup> day of February 2009)

This case relates to a proposal dated 10 July 2008 filed by Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of upfront tariff for multipurpose cargo handling in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008.

2. The salient points of the VPT proposal are given below:
  - (i). The length of the berth for the multipurpose cargo terminal is envisaged at 255 meters. Out of this, berth length of 40 mtrs. is constructed by the port.
  - (ii). The following dry bulk/break bulk cargo are expected to be handled:
    - (a). C.P. Coke
    - (b). LAM Coke
    - (c). Steel
    - (d). Granite blocks
  - (iii). Storage Area:
    - (a). 50,000 sq. mtrs. storage area
    - (b). 10,000 sq. mtrs. back up area to the berth.
  - (iv). The following approach is followed for arriving at the upfront tariff:
    - (a). Optimal Capacity:
      - (i). The handling rate norms as per the upfront tariff guidelines and the percentage share of cargo assumed for arriving at the optimal capacity of the terminal are given below.

Cargo	Percentage share of cargo	Handling rates as per the guidelines (in tonnes / day)
C.P. Coke	36	10,000
LAM coke	36	10,000
Steel	18	4,000
Granite Blocks	10	2,500

- (ii). Optimal capacity of the terminal applying the formula prescribed in the guidelines works out to 2.08 Metric Million Tonnes Per Annum (MMTPA). As against this, the VPT has considered the optimal capacity at 1.85 million tonnes per annum for arriving at the upfront tariff since the optimal capacity (of 2.08 MMTPA) arrived based on norms when applied to derive the berth hire rates, translates into 327 berth days.



(b). Capital Cost:

The capital cost of the multipurpose berth is estimated at Rs.94.85 crores. The breakup of the capital cost is given below:

Sl. No.	Description	Total Cost (Rs. in crores)
<b>A.</b>	<b>Cost of the Berth</b>	
(i).	Cost of Construction of 215 mtrs. berth length at Rs.36.55 crores and Rs.10.51 crores payable upfront to VPT towards 40 mtrs. of constructed berth forming part of the proposed terminal.	47.06
(ii).	Cost of dredging	2.92
	<b>TOTAL (A)</b>	<b>49.98</b>
<b>B.</b>	<b>Civil structures</b>	
(i).	Berth apron & Approach	0.29
(ii).	Storage Yard	7.32
(iii).	Building, water supply, sewage etc.,	0.16
	<b>TOTAL (B)</b>	<b>7.77</b>
<b>C.</b>	<b>Equipment Cost</b>	
(i).	Cost of 2 Nos. 60 T cranes	33.87
(ii).	Power and Lighting	1.08
	<b>TOTAL (C)</b>	<b>34.95</b>
<b>D.</b>	<b>Miscellaneous Cost (5% on Rs.7.77 crores + Rs.34.95 crores)</b>	<b>2.15</b>
	<b>Total (A+B+C+D)</b>	<b>94.85</b>

(c). Return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(d). Operating Cost:

- (i). It has submitted that the operating cost for cargo handling service is estimated based on the guidelines.
  - (ii). Power cost is estimated adopting consumption norm of 2.4 lakh units / annum / hectare prescribed in the guidelines for liquid cargo berth. Power cost is estimated for 5 hectares of backup area @ Rs.5.80 per unit.
  - (iii). Fuel Cost is estimated assuming 40 litres of consumption of fuel by one mobile harbour crane for 4000 hours. The unit rate of Rs.37.50 per litre is considered for estimating the fuel cost.
  - (iv). Repairs and Maintenance is estimated at 1% on civil cost and 5% on mechanical and electrical equipment cost.
  - (v). Insurance and other expenses are estimated at 1% each on gross asset value (excluding value of miscellaneous assets).
  - (vi). Depreciation is stated to be estimated based on the rates prescribed in the Companies Act 1956. The depreciation rate adopted is 10.34% on berth cost, berth apron, approach and the mobile crane, 3.34% on buildings, water, sewage and 13.91% on power and lighting.
- (e). As regards berth hire service, the guidelines prescribe norm of 1% of the berth cost towards maintenance charge.

The VPT has apart from estimating maintenance cost as per the norm prescribed in the guidelines also considered 1% of the berth cost towards depreciation and 1% for insurance.

- (f). The revenue requirement is estimated as follows:

(Rs. in crores)				
Sl. No.	Particulars	For handling multipurpose cargo	For berth hire	Total
(i).	Capital cost			
	(a). Civil	7.77	49.98	57.75
	(b) Cargo handling equipment	34.95	-	34.95
	(c). Miscellaneous	2.15	-	2.15
	<b>Total Capital Cost</b>	<b>44.86</b>	<b>49.98</b>	<b>94.85</b>
(ii).	ROCE @ 16%	7.18	7.99	15.17
(iii).	Operating cost	9.69	4.55	14.24
(iv).	<b>Total revenue requirement</b>	<b>16.87</b>	<b>12.54</b>	<b>29.41</b>

- (g). The handling charge is arrived by taking into consideration 93% of the revenue requirement for handling service as against the share of 90% prescribed in the guidelines. Only 2% of revenue has been apportioned to the miscellaneous charges as against the indicated share of 5%. Revenue from storage charge is considered at 5% of the total revenue as prescribed in the guidelines. The break up of revenue requirement estimated from cargo handling activities is given below:

(Rs. in crores)		
Sl. No.	Particulars	Estimated revenue requirement
(i).	Cargo handling service (i.e. Rs.16.87 crores x 93%)	15.69
(ii).	Storage charge (Rs.16.87 crores x 5%)	0.84
(iii).	Miscellaneous charge (Rs.16.87 crores x 2%)	0.34
	<b>Total</b>	<b>16.87</b>

- (v). The upfront tariff proposed by the VPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

- (a). Berth hire charges:

DESCRIPTION	RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
	Foreign-going vessel [in US \$]*	Coastal vessel [in Rs.]
Vessels carrying CP Cokes, LAM Cokes, Steel and Granite Blocks	0.024	0.65

(\* Considered exchange rate of 1 US \$ = Rs 62.60)

- (b). Cargo handling charges:

Cargo handling charges is arrived based on the ratio of the handling rate and considering the share of individual cargo items to reach the optimal terminal capacity. The cargo handling charges proposed by the VPT are given below.

(Rate in Rs. per tonne)			
Item No.	Commodity	Foreign	Coastal
1.	CP Cokes	63.40	38.00
2.	LAM Cokes	63.40	38.00
3.	Steel	152.15	91.30
4.	Granite Blocks	237.75	142.65

## (c). Storage charges:

Sl. No.	Particulars	Import cargo	Export cargo
(i).	Free period	First week free	First two weeks free
(ii).	Storage charge after the prescribed free period	Rs. 830.71 per 100 sq. mtrs. per week	Rs. 337.36 per 100 sq. mtrs. per week

## (d). Miscellaneous charge proposed at Rs. 1.85 per tonne for environment and management related services, sweeping of cargo on wharf and safety measures.

3. Since the proposal of the VPT with reference to capacity calculation was not as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines, the VPT was requested to justify the same along with additional information / clarifications on some other points. The VPT has furnished clarifications vide letter dated 13 August 2008. A summary of clarifications sought and the reply furnished by the VPT are given below:

Sl. No.	Queries raised by us	Clarification furnished by VPT																		
(i).	<p>Justify the reasons for deviating from the guidelines as regards estimation of optimal quay capacity and also justify as to why the norms prescribed for assessing the terminal capacity for multipurpose bulk cargo terminal cannot be applied in its case.</p> <p>The VPT at one place has assumed the share of CP coke, lam coke, steel and granite blocks in the ratio of 36%, 36%, 18% and 10% respectively for calculation of optimal capacity as per norms. While reworking the capacity for 250 days and also for calculation of berth hire, the volume of these cargo items is considered in the ratio of 32%, 48%, 13% and 5% respectively. The reasons for adopting different percentage share of cargo may be explained. The correct cargo ratio envisaged by the port may be considered.</p>	<p>It has reiterated its submissions made in the proposal stating that applying the share of traffic of each cargo items and handling rate norms prescribed in the guidelines, the optimal capacity works out to 2.08 MTPA which translates to 327 berth days. As clarified in the proposal, it is not realistic and hence the percentage share of each cargo have slightly been adjusted to get the number of berth days as 250. The cargo profile thus considered is as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cargo</th><th>Share in %</th><th>Share in capacity (Lakh tonnes per annum)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C.P. Coke</td><td>32%</td><td>5.92</td></tr> <tr> <td>LAM Coke</td><td>49%</td><td>9.06</td></tr> <tr> <td>Steel</td><td>14%</td><td>2.50</td></tr> <tr> <td>Granite</td><td>5%</td><td>1.02</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>100%</b></td><td><b>18.50</b></td></tr> </tbody> </table> <p>It has submitted that if share of these cargo items are considered at 36%, 36%, 18% and 10% respectively with reference to capacity of 1.81 MTPA, then the number of berth days works out to 291 days.</p>	Cargo	Share in %	Share in capacity (Lakh tonnes per annum)	C.P. Coke	32%	5.92	LAM Coke	49%	9.06	Steel	14%	2.50	Granite	5%	1.02	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>18.50</b>
Cargo	Share in %	Share in capacity (Lakh tonnes per annum)																		
C.P. Coke	32%	5.92																		
LAM Coke	49%	9.06																		
Steel	14%	2.50																		
Granite	5%	1.02																		
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>18.50</b>																		
(ii).	The port has considered only 2 number of 60 tonne cranes. The reasons for deviation from the normative level of equipment may be explained.	The equipment proposed to be installed i.e. 2 numbers of Harbour Mobile cranes is keeping in view the required handling rate of the cargo proposed to be handled, availability of backup space and other logistics at the berth.																		
(iii).	The estimation of civil cost do not include estimation towards construction of roads, rail tracks, transit sheds, etc., though these items are prescribed in the guidelines. The VPT may explain the reasons for not estimating the cost of civil work for items prescribed in the guidelines.	<p>The estimation of the civil cost does not include roads, rail track and transit sheds for the following reasons:</p> <p>(a). Transit shed are not proposed keeping in view the nature of cargo (being bulk and break bulk)</p> <p>(b). Road connectivity to the berth already exists. Hence not proposed.</p>																		

		(c). Due to space limitation, Railway facilities at the berth are not included in the construction cost.
(iv).	Confirm that the estimates of equipment cost and civil cost are based on the prevailing market rate for obtaining budgetary quotations and furnish documentary evidence. The estimates may be modified in line with the norms prescribed in the guidelines.	The cost estimates are formulated as per the latest revised schedule of rates applicable w.e.f. June 2008. The budgetary quotations, wherever applicable are also obtained and submitted along with our letter dated 10 July 2008.
(v).	The estimation of power and fuel cost do not comply with the consumption norms prescribed in the guidelines.	<p>Since, the guidelines do not prescribe norm for consumption of fuel for operation of harbour mobile crane for multipurpose berth, the fuel consumption norm has been ascertained as 40 litres per crane. The norm of 4000 working hours per annum for equipment indicate in the guidelines has been considered for estimating the operating cost of this equipment.</p> <p>Power cost for illumination of stack yard and back up space is not prescribed for the Multipurpose berth in the guidelines. This item is essentially to be considered and hence has been worked out based on the consumption norms prescribed in the liquid terminal.</p>

4. In accordance with the prescriptive procedure prescribed, the proposal dated 10 July 2008 received from the VPT as well as clarification furnished by VPT vide letter dated 13 August 2008 was circulated to the concerned users / user organisations/ potential bidders forwarded by the VPT seeking their comments. The comments received from the users and potential bidders were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has furnished its observations on the comments of the users / potential bidders.

5.1. The proposal of the VPT was to fix upfront tariff cap for multipurpose cargo terminal at berth no.WQ-6. It was clarified to the VPT that the tariff cap prescribed by this Authority would not only be applicable to multipurpose cargo terminal at berth no.WQ-6 but would also be applicable to all the proposed and put subsequently for identical cargo handling facilities at the Visakhapatnam Port during the next five years.

5.2. Subsequently based on the reply furnished, the VPT was again requested to furnish additional information / clarification on a certain points. The VPT has responded to our queries. The queries raised by us and the response of VPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of VPT
(i).	The physical features of the standard multipurpose cargo terminal such as berth length, width of the wharf, back up area, dredged level.	<p>(a). For WQ-6 berth, the berth length available is 265 mtrs. where a vessel of LOA upto 205 mtrs. can be allowed leaving necessary clearances of mooring lines. The width for cargo berth required would be from 15 to 18 mtrs. which can allow movement of cargo, transfer equipment, conveyor, access road etc.</p> <p>(b). The width of WQ-6 wharf is proposed as 22.5 mtrs. which is considered adequate.</p> <p>(c). The storage area required for a bulk cargo berth would be 5.0 hectares (approximately). About 10,000 sq. mtrs. is available as backup area to the berth and 5</p>

		hectares of land at a distance of 3 km is proposed for stacking of the cargo, since, there is no land available immediately near the berth. It is proposed to design the berth with dredged draft of 14 mtrs. to cater to handling of 12.5 mtrs. draft vessels.
(ii).	<p>Furnish the traffic handled during the last three years in respect of the dry bulk and break bulk cargoes considered for arriving at the optimal capacity of the multipurpose cargo terminal.</p> <p>Also, furnish details of number of vessels, average GRT of the vessels, average parcel size of vessel for the last three years i.e. 2005-06, 2006-07 and 2007-08 for each of the bulk and break bulk cargo proposed to be handled at multipurpose cargo berth.</p>	The details of the traffic handled, number of vessels, average GRT, average parcel size for the last 3 years viz., 2005-06, 2006-07 and 2007-08 for each of the bulk and break bulk cargo proposed to be handled at this berth has been furnished.
(iii).	<p><u>Optimal Terminal Capacity:</u></p> <p>(a). The terminal capacity of 1.85 million tonnes per annum considered by the VPT for arriving at the upfront tariff calculation is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.</p> <p>(b). The basis of considering the share of C.P. coke at 32%, 49% for LAM coke, 14% for Steel and 5% for Granite blocks for arriving at the optimal terminal capacity may be explained. Even if the share of different cargo items are considered as proposed by the VPT i.e. 32% for C.P. coke, 49% for LAM coke, 14% for Steel and 5% for Granite and the handling rate norms are applied, the optimal terminal capacity will work out to 2.24 Million Tonnes Per Annum and not 1.85 Million Tonnes Per Annum estimated by VPT.</p>	The traffic projection considered is 1.1 (Million Tonnes) with a share of 36% each for CP coke and LAM coke, 18% for Steel and 10% for Granite blocks. Based on the formula given the optimal quay capacity works out to 2.08 MT., which translates to 327 berth days which is not realistic. However, as per TAMP's guidelines, the optimal quay capacity of 2.08 MTPA is considered in the modified proposal submitted on 8 November 2008.
(iv).	<p><u>Capital Cost estimation:</u></p> <p>(a). Upfront fee of Rs.10.51 crores included under civil cost of berth is not found to be as per the norms prescribed in the guidelines. The nature of the payment of upfront fee estimated at Rs.10.51 crores may be explained.</p> <p>The capital cost for miscellaneous items estimated at 5% of civil and equipment cost estimated includes cost of upfront payment, interest during construction period, etc. The reason for deviation from the guidelines needs to be justified and approval, if any, obtained from the Government / PPPAC for levying upfront separately under the new MCA may also be communicated.</p>	<p>(a). The length of the proposed WQ-6 berth is 255 mtrs. Out of the total berth length of 255 mtrs., a berth length 40 mtrs. was already constructed along with the existing WQ-7 berth as shore protection. The remaining berth length of 215 mtrs. is to be constructed now. Therefore, the cost of Rs.10.51 crores already incurred by VPT for construction of 40 mtrs. length of berth which forms part of WQ-6 berth length of 255 mtrs. and other infrastructure already developed such as, construction of customs compound wall, development of alternative coal stacking area, soil investigations etc. is proposed as Upfront fee to be paid by the Concessionaire.</p> <p>The reason for considering upfront tariff of Rs.10.51 crores is towards expenditure already incurred for the 40 mtrs. berth length which could form part of WQ-6 berth and towards infrastructure development. This has</p>

		been shown as upfront which is in accordance with MCA as at Clause No.9.1 (a) of Article 9
	(b). The port has furnished three alternative cost estimation for construction of berth. The base capital cost of berth considered in Chapter 2 of the VPT's proposal dated 10 July 2008 (for calculation of upfront tariff) do not match with any of three alternatives berth construction cost furnished in the proposal. The VPT may check and confirm the correct position.	(b). The capital cost of the berth considered in Chapter 2 of the VPT's proposals dated 10 July 2008 is based on Alternative 2 i.e., T-diaphragm with vertical and racker piles. The cost of civil works including dredging, area illumination etc., is estimated as Rs.43.68 crores and after adding the cost of mechanical equipment and contingencies at 3% and engineering construction and supervision at 5%, upfront fee the capital cost of the project worked out to Rs.92.70 crores. The proposal is updated including the cost of 2 numbers of Front-end loaders and 1 no. 10 Tonne capacity forklift trucks. As per the revised proposal, the revised capital cost works out to Rs.98.05 crores.
	(c). The basis of the unit rate adopted for estimating the civil cost mentions zone numbers of lands. The VPT may clearly explain the basis of rate adopted indicating the period to which the unit rate pertains to. Also, with reference the Rate Analysis furnished by the port for a few items, indicate the period to which the unit rate of labour and material pertains to and also confirm that they are based on the latest market rates.	(c). The estimates are prepared based on VPT schedule of rates applicable from 1 June 2008. The Rate Analysis is prepared based on VPT schedule of rates as on 1 June 2008 and the prevailing market rates / quotations for the items where rates are not available in the VPT schedule of rates.
	(d). VPT has considered higher capacity mobile harbour crane instead of 20T ELL cranes prescribed in the guidelines. However, no change in the handling rate for determination capacity is considered.	(d). The average output rate achieved at present for LAM coke is 6400 tonnes per day including non working time and 7400 tonnes per day excluding delays. This productivity is achieved by handling cargo with ship's gear. With the proposed installation of cargo handling equipment on WQ-6 berth handling rate of 10,000 tonnes per day is considered realistic and hence there is no inconsistency in the proposal. Moreover with the privatization, efficiency is expected to improve as observed by TAMP itself in earlier proposal for fixation for upfront tariff for EQ-10.
	(e). The cost of 60 tonne harbour mobile crane estimated at Rs.31.32 crores (for two numbers) may be substantiated with budgetary quotations obtained by the port.	(e). The budgetary offer of M/s.Liebherr India Private Limited dated 16 March 2008 for 2 numbers Harbour Mobile Cranes of 60 Ton capacity works out to Rs.31.32 crores. It has furnished a copy of the firm's offer in support of the estimated capital cost.
	(f). With reference to the reply furnished by VPT on item no. 2.(iv) , confirm that the Fork Lift Truck and Pay loaders prescribed in the guidelines are not required for handling cargo at multipurpose cargo terminal.	(f). As per TAMP's observation, the proposal has been revisited and modified duly including the cost of 1 number fork lift truck in the capital cost. Though the TAMP guidelines envisages provision of pay loaders of 10 ton capacity, as per standard technical specifications, front end loader capacity is mentioned with regard to Bucket capacity in Cum. and engine power in H.P. and hence, handling of coke with the average specific gravity of 0.45 to 0.50, the bucket size for handling 10 tons is not feasible. Hence, 2 numbers front end loaders with a Bucket capacity between 6.2

		cum to 7 cum and engine power between 500 to 525 HP are considered. Accordingly, the cost for 2 numbers 500 HP front end loaders is included in the capital cost.
	(g). Explain the basis adopted for considering a part of the berth apron and approach under the civil cost for handling activity.	(g). Berth apron and approach for 215 mtrs. berth length proposed to be constructed by the operator is considered under civil cost for handling activity.
	(h). The detailed calculation furnished for arriving at the construction of berth show that the cost is estimated for 296 berth length and then scaled down to 215 mtrs. Secondly, the berth cost is estimated for panel size of 3 mtrs, 3.6 mtrs. and 4 mtrs. length. The reasons for considering such different sizes of panel for estimating the berth construction cost may be explained. The panel size envisaged for the multipurpose cargo terminal may be explicitly indicated.	(h). The berth cost is estimated based on the panel size of the diaphragm wall proposed on the basis of design for each of the three alternatives proposals. For Alternative-2 i.e., RCC T-diaphragm wall with vertical and racker piles, 3 mtrs. panel was considered. Similarly, for Alternative 1 and 3 a panel size of 4 mtrs. and 3.6 mtrs. was considered for estimation purpose. For arriving the estimated cost, a berth length of 215 mtrs. is only followed, except for estimation of two items i.e., crane track and expansion joint. The estimation for the above said two items was made for berth length of 296 mtrs. as the data was available for the said length and then scaled down to 215 mtrs. to arrive the proportionate cost of the said two items.
(v).	Operating Cost:  (a). The guidelines stipulate consumption norms for fuel in respect to Fork Lift Truck and Pay loaders (in the range of 7 litres to 12 litres per hour) based on the capacity of the respective equipment. As against this, the port has considered the fuel consumption of 40 litres per hour by 60 tonnes harbour mobile crane. The basis of adopting fuel consumption of 40 litres per hour by each mobile crane may be justified.	(a). As regard to consumption of fuel, the same has been reconsidered as 83 litres per hour for each mobile crane as against 40 litres per hour proposed earlier. This has been considered on the basis of the technical specification mentioned in the offer letter of M/s.Liebherr India Private Limited.
	(b). Confirm that the unit rate adopted for fuel and power are the prevailing rate. Furnish copy of recent electricity bill to substantiate the unit rate of power.	(b). The unit rate for power has been adopted at Rs.6.20 as against Rs.5.80 adopted in the earlier proposal. A copy of the unit rate of power communicated by the Eastern Power Distribution Company of Andhra Pradesh Limited has been enclosed to substantiate the unit rate of power. The unit rate adopted for fuel remains unchanged.
	(c). The depreciation on civil cost for construction of berth, berth apron and approach is considered at 10.34%. The depreciation rate of 10.34% prescribed in the Companies Act, 1956 pertains to Plant and Machinery (under Written Down Value Method for triple shift). The depreciation rate adopted by other major port in upfront tariff case is 3.34% for berth cost, and other civil works. The VPT may, therefore, consider modifying the depreciation rate on these categories of asset.	(c). Treating the berth where all the ship and cargo handling operations are carried out round the clock as Factory Buildings that are only used to shelter the factory operations is felt not appropriate. The general rate of depreciation of 13.91% prescribed in the same schedule XIV (Note-6) in respect of certain items of Plant and Machinery which includes quays and jetties, salt works supports the treatment given by the VPT. The justification given by TAMP to consider them as Factory Building is as per the practice followed at other ports does not appears to be logical. Depreciation should be calculated on straight line method as per the norms prescribed in the Companies Act.

		However, as advised by the TAMP, the proposal has been revised considering the rate of depreciation at 3.34%.
	(d). Confirm that the unit rate adopted for estimating the lease rental for land and back up area proposed to be allotted to the operator is based on the rate approved by the Authority. Give the appropriate reference of the lease rental considered by the VPT from the existing Scale of Rates. As already held earlier by the Authority, the valuation done by the DRA cannot be considered by the port for collecting lease rental without seeking specific approval of the lease rental by the Authority.	(d). The unit rate adopted for estimation of lease rentals is fixed based on valuation of land done by District Revenue Authorities (DRA). The proposal seeking approval of the Authority for the lease rentals for Zone VIIIA has been submitted to TAMP vide letter No.LR/LV/SA/700 dated 15 July 2008.
(vi).	The prevailing practice of prescribing the berth hire charges in US dollar terms by converting the dollar value to rupee terms may not be appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. The VPT is therefore advised to propose berth hire in Indian Rupee only. This approach has been followed while fixing upfront tariff cases in other major ports as well.	As advised, the berth hire is proposed in Indian rupees only
(vii).	The concessional rate for entitled coastal cargo is prescribed at 60% of the rate for normal cargo in respect of berth hire and handling rate in the proposed Scale of Rates.  The financial model considered for arriving at the upfront tariff, however, does not reckon this factor. The port may, therefore, reckon this factor for arriving at the handling rate and berth hire based on the ratio of foreign and coastal cargo expected at the cargo terminal to ensure that the estimated revenue requirement can be achieved by the BOT operator at the proposed tariff level.  The ratio of foreign and coastal cargo considered in the calculation of upfront tariff may be furnished explaining the basis of the ratio adopted.	Out of the four cargoes proposed, except steel cargo, the other cargoes are not expected to move coastally. In case of steel exports, only 7% is coastal cargo. Accordingly, the rate for foreign and coastal cargoes has been arrived at to meet the expected revenue requirement from handling activity. Detail calculation has been furnished in this regard
(viii).	The guidelines stipulate 90% of revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each to storage charge and miscellaneous charge. The apportionment ratio followed by VPT i.e. 93% to total revenue requirement from handling activity, 2% from miscellaneous charge and 5% from storage charge is not in line with the norms prescribed in the guidelines. The reasons for this deviation from the guidelines may be explained.	The percentage considered for miscellaneous charge i.e. 2% is considered adequate to meet the expenditure on Environmental Management, sweeping of cargo on the wharf and for safety measures are considered to be adequate.
	<b>SCALE OF RATES:</b>	
(i).	The definition of day may be modified and proposed as per calendar day instead of 6 a.m. of a day to 6 a.m. of the next day.	The definition adopted for day is in line with the relevant definition for day in existing General Scale of Rates of VPT.
(ii).	As already mentioned earlier, the rate for berth hire charge for foreign vessel may be proposed in rupee term for reason explained in point (vi). above.	It has filed revised draft Scale of Rates incorporating the suggestion made by TAMP.



(iii).	The provisions proposed in (3) and (4) under General Terms and Conditions about converting dollar denominated rate into rupee terms may not be relevant if berth hire is proposed in rupee terms. Hence these provisions may be deleted.	Deleted in the revised draft Scale of Rates.
(iv).	The provisions proposed at Sl. No.12 and 13 of General Terms and Conditions may be deleted from the proposed Scale of Rates.	The reasons for proposing deletion of Sr. No.12 and 13 is not clear.
(v).	The note under Section 3 may be elaborated to show the services included in the composite handling rate.	Incorporated in the revised draft Scale of Rates.
(vi).	(a). As regards the storage charge, the free days prescribed in the guidelines is five days for import and 15 days for export as against 1 week and two week considered by the VPT in the proposal. Specific reasons, if any, for this deviation may be explained.	(a). The reason for considering one week for import and 15 days for export is in view of the relatively limited backup space available behind the berth.
	(b). While arriving at the upfront storage fee, the factor of dwell time of import / export cargo at the storage area does not seem to have been considered. The VPT may review and rework the storage charge taking into consideration the stay of cargo beyond the free period to meet the expected revenue requirement from this tariff item.	(b) and (c). An analysis of dwell time from April to June 2008 reveals that the dwell time of all the vessels which handled C.P. Coke (Exp) is less than 10 days where as allowable period in case of exports is 15 days. In case of LAM coke, dwell time of some of the vessels is about 6 days as against the proposed norm of 7 days. Since the facility is proposed on BOT basis, it is considered that the operator will ensure faster clearance so as to increase the optimal capacity of the berth. As such the dwell time is not factored in storage area.
	(c). Expected average dwell time of each of the cargo items may be indicated. Please furnish a calculation to show that at the proposed storage rate (beyond the free period), the expected revenue requirement from the storage charge will be realised by the operator.	

5.3. To summarise, the salient points of the first revised proposal is given below:

(i). Capital Cost:

The revised capital cost of the multipurpose berth after updating the earlier estimates with the cost of front end loaders and fork lift truck is Rs.100.45 crores. The breakup of the capital cost is given below:

Sl. No.	Description	Total Cost (Rs. in crores)
A.	<b>Cost of the Berth</b>	
(i).	Cost of Construction of Berth plus cost of 40 mtrs. of berth length already constructed by VPT	47.06
(ii).	Cost of dredging	2.92
	<b>TOTAL (A)</b>	<b>49.98</b>
B.	<b>Civil structures</b>	
(i).	Berth apron & Approach	0.29
(ii).	Storage Yard	7.32
(iii).	Building, water supply, sewage etc.	0.16
	<b>TOTAL (B)</b>	<b>7.77</b>
C.	<b>Equipment Cost</b>	
(i).	Cost of 2 Nos. 60 T mobile harbour cranes	33.87
(ii).	Cost of 2 Front end loader of 500 HP	5.00
(iii).	Cost of 1 no 10 T Fork lift truck	0.35
(ii).	Power and Lighting	1.08
	<b>TOTAL (C)</b>	<b>40.30</b>
D.	<b>Miscellaneous Cost (5% of Rs.7.77 crores + Rs.40.3 crores)</b>	<b>2.40</b>
	<b>Total (A+B+C+D)</b>	<b>100.45</b>

- (ii). The revised revenue requirement is estimated as follows:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in crores)		
		For handling multipurpose cargo	For berth hire	Total
(i).	Capital cost			
	(a). Civil	7.77	49.98	57.75
	(b). Cargo handling equipment	40.30	-	40.30
	(c). Miscellaneous Cost	2.40	-	2.40
	<b>Total Capital Cost</b>	<b>50.47</b>	<b>49.98</b>	<b>100.45</b>
(ii).	ROCE @ 16%	8.08	7.99	16.07
(iii).	Operating cost	12.55	2.61	15.16
(iv).	<b>Total revenue requirement</b>	<b>20.63</b>	<b>10.60</b>	<b>31.23</b>

- (iii). The revised break up of revenue requirement estimation from cargo handling service is given below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in crores)
		Estimated revenue requirement
(i).	Cargo handling service (i.e. Rs.20.63 crores x 93%)	19.19
(ii).	Storage charge (Rs.20.63 crores x 5%)	1.03
(iii).	Miscellaneous charge (Rs.20.63 crores x 2%)	0.41
	<b>Total</b>	<b>20.63</b>

- (iv). The revised upfront tariff proposed by the VPT is as follows:

- (a). Berth hire charges:

DESCRIPTION	RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
	Foreign-going vessel [in Rs.]	Coastal vessel [in Rs.]
Vessels carrying CP Coke, LAM Coke, Steel and Granite Blocks	0.75	0.45

- (b). Cargo handling charges:

Revised cargo handling charges proposed by the VPT are given below:

Item No.	Nomenclature	(Rate in Rs. per tonne)	
		Foreign	Coastal
(i).	CP Coke	77.65	46.60
(ii).	LAM Coke	77.65	46.60
(iii).	Steel	127.80	76.70
(iv).	Granite Blocks	139.80	83.90

- (c). The revised storage charges proposed is Rs.404.57 per 100 sq. mtrs. per week for import cargo and Rs.412.58 per 100 sq. mtrs. per week for export after the free period.

- (d). Miscellaneous charge is proposed at Rs.1.98 per tonne.

6.1. A joint hearing in this case was held on 19 December 2008 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal bringing out the salient points with reference to the tariff guidelines. The port has updated the power cost component with reference to the prevailing rate in its revised proposal presented during the joint hearing. The VPT has also modified the estimation of lease rental fee from Rs.0.82 crores to Rs.0.92 crores. In view of this modification, the revenue requirement from cargo handling charge is revised from Rs.20.63 crores

estimated earlier to Rs.20.73 crores in the revised proposal presented during the joint hearing. The upfront tariff for handling charge, storage charge and miscellaneous charge has also been suitably modified by the VPT.

6.2. The users present during the joint hearing generally did not express any objections to the proposal of the port. M/s.Visakhapatnam Steamship Agents Association (VSAA), however, pleaded that the proposed berth hire charges are very high and suggested for gradual increase in the tariff. In response, the VPT submitted that its proposal is fully in line with the tariff guidelines and the tariff fixed shall remain unchanged, except to the extent of annual escalation and unforeseen circumstances throughout the license period.

7.1. As decided in the joint hearing, the VPT was advised to furnish additional information / clarification on the following points:

- (i). The reasons and advantages of considering 60 tonnes Mobile Harbour Crane as against 20 tonnes Electrical Cranes prescribed in the guidelines.
- (ii). Daily handling rate of different commodities with the deployment of the proposed Harbour Mobile Cranes.
- (iii). Justification with documentary evidence for the handling rate and fuel consumption of the Harbour Mobile Crane.

7.2. The VPT has in response furnished the additional information / clarification vide letter dated 26 December 2008 as summarised below:

- (i). Though as per guidelines, 3 nos. of 20 Tonne level luffing wharf cranes are stipulated for multi commodity berths, VPT proposes deployment of 2 nos. of 60 Tonne Harbour Mobile Cranes in view of the limitation in back up area for the berth which may restrict the mobility of the cargo handling equipment. Further, 60 Tonne Harbour Mobile Cranes has added advantage that they can be stationed at a convenient place to facilitate free mobility of handling equipment.
- (ii).
  - (a). The handling rate of mobile crane is considered at 10000 tonnes / day based on the maximum output rate of 8000 tonnes per day achieved by the BOT operator with similar equipment for CP Coke and LAM Coke. The output rate in respect of LAM Coke achieved by VPT with ship's gear is 6400 tonnes per day including non working time and 7400 tonnes excluding delays. Thus the output rate of 10000 tonnes per day against maximum achievement of 8000 tonnes per day handled by BOT operator is reasonable in view of the efficiency levels to be achieved through privatisation considering the enhancement of productivity level by the BOT operator.
  - (b). As regards handling of granite blocks or steel, it has clarified that these cargo are handled only by the ship's crane. In view of this, the handling rates for steel and granite blocks are considered in accordance with the norms for cargo handling rates prescribed in guidelines. This norm is considered also keeping in view the higher productivity levels to be achieved by the BOT operator.
- (iii). It has reiterated that consumption of 83 litres of fuel per hour for each 60 tonne Harbour Mobile Crane has been arrived based on the technical specification for drive system as per detailed calculation already furnished with reference to query raised by TAMP.
- (iv). The free period is also modified and proposed as 5 days for import cargo and 15 days for export cargo in line with the upfront tariff guidelines. In the earlier proposal, storage charge was proposed on area basis and did not factor the number of days cargo would remain beyond the free period. The VPT has furnished revised upfront tariff for storage charge taking into consideration the free period of import / export cargo, cargo expected to remain beyond the prescribed

free period, the port should meet the expected revenue requirement from storage charges.

7.3. With regard to the estimation of lease rentals, the VPT has submitted that the existing lease rentals in VPT are approved by TAMP is valid for quinquennium 2003-08. The valuation of land by the Directorate of Land Revenues (DRA) for quinquennium 2008-13 in respect of VPT lands is yet to be received from the DRA which is expected to take considerable time. Hence the land valuation for 2008-13 is being provisionally recalculated at Rs 121.15 per square yard per annum by giving appropriate weightage of 85% for zone VIII (i.e., the lease rental approved by TAMP for the previous quinquennium 2003-08). The provisional lease rentals for Zone VIII-A is arrived giving 23% value increase over the rental arrived based on the valuation of land given by the DRA for the quinquennium 2003-08. The VPT has in the report referred to the proposal submitted by it in 1981-82, which was proposed to demarcate the land categorised under Zone VII into two sub-zones, Zone VII-A and VII-B. The percentage increase is stated to be based on the increase in the value of land for the quinquennium 2003-08 over the previous quinquennium. The value arrived for the adhoc increase considered for estimation of the revised lease rental for zone VII-A is arrived from the VPT as per

8. The VPT has submitted a letter dated 31<sup>st</sup> December 2008 further modified the proposal as explained below:

(i) The cost of land for the increase has been modified applying the exchange rate of 1 Euro = 64.98 Indian Rupees and conversion factor of Rs 55/- for Euro adopted in the tender document. The VPT has submitted that the base cost furnished earlier (Rs. 104.37 crores) is arrived on the base cost. The VPT has considered exise duty on the cost of land and revised the cost of two harbour mobile cranes to Rs. 10.30 crores from Rs. 13.87 crores considered earlier. Accordingly, the total cost of land and equipment is Rs. 114.37 crores.

(ii) The total cost of land and equipment is estimated as follows:

		(Rs. in crores)		
Sl. No.	Description	For handling multipurpose cargo	For berth hire	Total
(a)	Land			
1	Land	7.77	49.98	57.75
2	Land equipment	53.55	-	53.55
3	Land	3.07	-	3.07
4	Land	64.33	49.98	114.37
(b)	Equipment			
1	Harbour mobile crane	10.30	7.99	18.29
2	Harbour mobile crane	15.02	2.61	17.63
3	Harbour mobile crane	23.32	10.60	33.92

(iii) As per the guidelines of the guidelines, the 5% of total revenue requirement is to be approved for the port as a storage charge while arriving at the upfront tariff. The port has submitted for the requirement of revenue requirement towards storage charge to 2% for the port as per the guidelines.

(a) The port has submitted that the actual time utilised by the importer/exporter to handle the cargo for the import and export bergoes during the free period is very less. It is stated that in case of Grande and CP coke, cargo is handled during the free period. In case of steel export also, the majority of the cargo is handled during the free period and the storage charge is rare.

(b) Given the situation, fixation of storage charges, which is infact a demand for the port as per the convention followed at Major ports, will only generate a nominal income and operator may not be able to realise the revenue towards storage charges. In other words the operator is not able to realise the POCE stipulated in the guidelines on his investment and the port is not able to realise the incentive to the bidder for participation in the PPP.

- (c). In order to obviate this constraint, the earlier proposal of considering 93% towards handling charges and 5% towards storage charges has been revisited and is now proposed to apportion 96% of the estimated revenue requirement towards handling charges and 2% storage charges. As regards miscellaneous charges, 2% of the revenue requirement is apportioned as considered by it earlier.

- (iv). The break up of revised revenue requirement estimation from cargo handling service is given below:

(Rs. in lakhs)		
Sl. No.	Particulars	Estimated revenue requirement
(i).	Cargo handling service (i.e. Rs.2532 lakhs x 96%)	2431
(ii).	Storage charge (Rs.2532 lakhs x 2%)	5064
(iii).	Miscellaneous charge (Rs.2532 lakhs x 2%)	5064
	<b>Total</b>	<b>2532</b>

- (v). The revised upfront tariff cap proposed by VPT is as follows:

- (a). Berth hire charges:

DESCRIPTION	RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
	Foreign-going vessel [in Rs.]	Coastal vessel [in Rs.]
Vessels carrying CP Coke, LAM Coke, Steel and Granite Blocks	0.75	0.45

- (b). Cargo handling charges:

Cargo handling charges proposed by the VPT based on the ratio of the handling rate and considering the share of individual cargo items are given below:

(Rate in Rs. per tonne)			
Item No.	Nomenclature	Foreign	Coastal
(i).	CP Coke	98.35	59.01
(ii).	LAM Coke	98.35	59.01
(iii).	Steel	162.00	97.20
(iv).	Granite Blocks	177.08	106.25

- (c). Storage charges:

Free period:

Import cargo

5 days

Export cargo

15 days

Storage charges for both import / export cargo after free period:

Description	Rate per tonne per day
First week after expiry of free period	Rs.8.00
2 <sup>nd</sup> week after expiry of free period	Rs.12.00
3 <sup>rd</sup> week after expiry of free period	Rs.16.00

- (d). Miscellaneous charge proposed at Rs.2.50 per tonne for environment and management related services, sweeping of cargo on wharf and safety measures.

- (vi). The VPT has proposed to incorporate the following provisions as regards free period:
- (a). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
  - (b). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
  - (c). Free period prescribed above excludes customs notified holidays.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for multipurpose cargo handling berth to be developed at Visakhapatnam Port Trust (VPT) under Public Private Participation (PPP). The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

It has already been clarified to the port that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts of February 2008, the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the proposed project at berth no. WQ-6 but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical multipurpose cargo handling berth at Visakhapatnam Port during the next five years.

- (ii). Cargo like CP coke, LAM coke, Steel and Granite blocks are expected to be handled at the proposed multipurpose cargo berth. The percentage share of cargo is estimated at 36%, 36% 18% and 10% respectively. In the initial proposal, the port scaled down the optimal capacity of 2.08 Million Tonnes Per Annum (MTPA) to 1.85 MTPA on the grounds that if optimal capacity of 2.08 MTPA is reckoned, it translates into 327 berth days which is not realistic as the formula prescribed in the guidelines for estimation of berth hire for 255 working days.

The upfront tariff guidelines stipulates a specific formula for assessment of optimal capacity of the multipurpose cargo berth. Adhering to our advice, the VPT has subsequently in its letter of 8 November 2008 considered the optimal terminal capacity at 2.08 MTPA.

- (iii). The VPT has modified its proposal several times. The last revised proposal filed by the VPT on 31 December 2008 along with the information / clarification furnished during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iv). The VPT has proposed deviation from the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 in some of the parameters and estimates which are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.
- (v). Optimal Terminal Capacity:
- (a). The share of cargo viz. CP coke, LAM coke, Steel and Granite Blocks is taken at 36%, 36%, 18% and 10% based on the cargo mix likely to be handled at the multipurpose cargo terminal. The share of cargo estimated by the VPT is relied upon.

- (b). The handling rates for CP coke, LAM coke is considered at 10,000 tonnes per day, Steel at 4,000 tonnes per day and Granite Blocks at 2,500 tonnes per day which are in line with the handling norms prescribed in the guidelines.
- (c). The optimal capacity of the multipurpose berth assessed following the formula prescribed in the guidelines works out to 2087435 tonnes. The VPT has rounded off to 2.08 Million Tonnes Per Annum (MTPA). We have considered the optimal capacity of terminal at 2087435 tonnes per annum in our calculation.

(vi). Capital Cost:

The revised estimate of capital cost of the multipurpose cargo terminal is reported at Rs.114.37 crores of which Rs.49.98 crores is allocable to berthing activity and Rs.64.39 crores is estimated for cargo handling services as explained hereunder:

(a). Berthing activity:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The cost to be considered are as per the estimates by the Port Trust.

The berth length of the multipurpose cargo terminal is envisaged to be 255 metres of which 40 metres of the constructed berth would be made available to the operator. The estimated capital cost of berth includes Rs.36.55 crores towards cost of constructing 215 metres of berth length by the operator and Rs.10.51 crores payable by the operator to the VPT towards the cost of the already constructed portion of the berth and the other infrastructure facilities developed by the VPT.

Though the port has referred this payment as upfront fee, it has to be recognized that it is the part of the constructed berth made available to the operator which otherwise the operator would have incurred for construction. In the instant case since the berth hire would be collected by the operator, it is logical to consider the total cost of the berth which includes Rs.10.51 crores payable to the VPT as part of the berth cost. The VPT has estimated Rs.2.92 crores towards dredging alongside the berth.

(b). Cargo handling activity:

(i). Civil construction cost:

Estimated civil cost generally adheres to norms stipulated in the guidelines except for three items viz. roads, rail tracks and transit sheds. Capital cost does not include estimate for these civil works. The VPT has clarified that since adequate road connectivity to berth already exists, the port does not envisage construction of roads by the operator and hence cost for this item is not included. Owing to space limitation, railway facilities at berth are reportedly not included in the capital cost. The port does not envisage construction of transit shed in view of the nature of cargo i.e. bulk / break bulk expected to be handled at the berth. Based on the clarification furnished by the VPT and also recognising that none of the users / bidders have raised any pointed objection with reference to this deviation, the civil construction cost as estimated by the VPT is relied upon.

## (ii). Equipment cost:

As per the guidelines, the equipment cost is to be estimated for the list of equipment prescribed therein. The list of equipment suggested in the guidelines includes 3 nos. of level luffing wharf crane of 20 Tonne Capacity with grab / hook attachments of the other items. The VPT has, however, considered 2 nos. of 60 tonnes mobile harbour crane. Whilst the VPT has considered higher capacity mobile harbour crane instead of 20T level luffing cranes prescribed in the guidelines, it has not reported any consequent increase in the handling rate while assessing the optimal capacity.

In this context, the port has clarified that the output rate achieved by the port for LAM Coke using ship's gear is 6400 tonnes per day and the maximum output rate achieved by a private operator with similar equipment for these commodities is reported to be 8000 tonnes per day. Hence keeping in view the prescribed handling norm of 10000 tonnes per day to be achieved by the operator to reach the optimal terminal capacity and also recognising the limitation in back up area which may restrict the mobility of the cargo handling equipment, it proposes deployment of two numbers of 60 tonnes mobile harbour crane instead of three 20 Tonne level luffing crane prescribed in the guidelines. Free mobility of harbour mobile crane and its convenience of parking which enables free movement of other cargo handling equipment are also cited as reasons for the proposing deployment of mobile harbour crane.

It has submitted that output rate of 10000 tonnes per day considered in the upfront tariff calculation as per the guidelines is reasonable recognising the output level of 8000 tonnes per day achieved by another BOT operator for similar cargo and considering the efficiency levels to be achieved by the operator through privatization.

As regards to the granite block and steel, the port has clarified that owing to the nature of cargo, they are handled by ship gear and not by mobile harbour crane. Hence, the handling rate for these cargo items is considered at the handling rate norms prescribed in the guidelines.

Relying on the submissions made by the VPT, the proposal of the port to recognise deployment of two 60 tonnes harbour mobile crane is accepted. The handling rate considered by the VPT in line with the tariff guidelines is considered for assessment of the optimal terminal capacity.

The list of equipment for estimation of capital cost also include 4 Nos. of fork lift truck of 5 tonne capacity, 2 fork lift truck of 10 tonne capacity and 3 payloaders of 10 tonne capacity. The initial proposal of the port did not consider the cost of these items. Subsequently, the port has revisited the proposal and included cost of 1 number of 10 tonne capacity fork lift truck in the capital cost. As regards, payloaders, the port has clarified that though the guidelines envisages provision of pay loaders of 10 ton capacity, as per standard technical specifications of such equipment, it may not be suitable to handle coke. It, therefore, proposes to deploy 2 numbers of front end loaders. Based on the clarification furnished by the VPT, the handling equipment considered by the VPT for estimation of capital cost are accepted.



- (c). The estimated cost of two mobile crane was initially reported at Rs.33.87 crores. The basic cost of equipment is supported by a budgetary quotation obtained by the port in March 2008. The VPT has subsequently modified this estimate. It is found that while arriving at the revised cost of harbour mobile crane, the VPT has considered the excise duty and sales tax on the basic cost of the equipment which is quoted in Euro terms which is a mismatch. The cost of harbour mobile crane reported in some other recent proposals by other major ports like Paradip Port and New Mangalore Port Trust is in the range of Rs.16 to 18 crores per crane. If these estimates are updated to the foreign exchange variation, the estimated cost of the mobile crane furnished by the VPT is comparable. Like for the other items, the port has also provided for contingency and supervision charge for estimating the cost of the mobile crane.

The VPT has confirmed that the estimates for other items are based on the Schedule of Rates (SR) of the Engineering Department of the VPT applicable from June 2008. For those items for which rates are not available in the Schedule of Rates of the Engineering Department, the estimates are reportedly the based on Rate Analysis obtaining prevailing market rates.

Based on the clarification furnished by the VPT, the revised capital cost estimated by the VPT is relied upon for arriving at the pre-determined tariff.

- (d). One of the bidders has pointed out that the VPT has not considered miscellaneous cost at 5% of the civil and equipment cost prescribed in the guidelines. The cost towards miscellaneous items is considered by the VPT in the estimation of the capital cost and also for the estimation of Return on capital employed. The port has, however, not recognised this cost for estimating few expenses like insurance, other expenses which has been corrected in our calculation.
- (e). M/s.Vadinar Oil Terminal Limited have suggested to take into account atleast 25% escalation on account of inflation and price escalation as the project would be implemented over a period of 2-3 years. It may be relevant to mention that the capital cost estimations are based on the prevailing rate of June 2008. The upfront tariff guidelines already provide for annual escalation in the upfront tariff cap approved by this Authority @ 60% of the WPI with reference to the WPI of January 2008.
- (f). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. M/s.Vadinar Oil Limited stressed the need to review the rate of return of 16% on capital employed in view of change in the present scenario. As the current PLR rates have already increased, it has suggested considering ROCE @ 20%. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2008-09 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence the return on capital employed is computed at 16% on the estimated capital cost. This works out to Rs.8.00 crores for berth hire service and Rs.10.30 crores for cargo handling services.

(vii). Operating Cost:

- (a). The guidelines stipulate consumption norm of power at 100 units/hour/crane for estimating power cost. Since the port proposes deployment of mobile harbour crane instead of electrical luffing level wharf crane, the norm prescribed in the guidelines for estimation of power consumed by crane is not relevant in this case.

The port has, however, estimated power cost for general illumination of stack yard and back up space stating that this is an essential item which

has to be reckoned. The point made by the VPT to consider power cost for general lighting is logical. Since there is no consumption norm for general lighting prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth, the consumption norm of 2.4 lakh units / annum / hectare prescribed in the guidelines for liquid cargo berth adopted by the VPT is accepted. In this context, it is noteworthy that clause 3.6 of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

The unit rate of power considered earlier at Rs.5.80 in the initial proposal has been updated to Rs.6.20 per unit in the revised calculation based on the prevailing unit rate which is substantiated with documentary support. Power cost is estimated for 5 hectares of backup area.

- (b). Since the VPT envisages deployment of two Mobile Harbour Cranes (MHCs), it has estimated fuel cost for the cranes. M/s.ABG Infralogistics Limited have observed that consumption of 40 litres/hour/crane considered in the initial proposal is underestimated. It has stated that the consumption of fuel could be around 50 to 55 litres / hour / crane.

The VPT has examined this point and based on the technical specifications for drive system mentioned in the budgetary offer for crane, it has modified the fuel consumption to 83 litres per hour per crane.

The unit cost of fuel is considered at Rs.37.50 per litre. The fuel cost is estimated for 4000 working hours as prescribed in the guidelines for estimation of fuel cost. The estimate of fuel cost is modified updating the unit rate of fuel to Rs.36.08 prevailing at the time of the analysis of this case.

M/s.ABG Infralogistics Limited has suggested to provide for separate price escalation for oil price as the Wholesale Price Index (WPI) would not adequately reflect changes in fuel prices. It has to be recognised that all the commodities in the basket need not escalate at the same level. Further, as rightly stated by the VPT there is no separate provision for fuel escalation in the upfront tariff guidelines. The tariff cap fixed by this Authority will be subject to annual indexation as stipulated in the guidelines.

- (c). The estimation of repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 2% on the mechanical and electrical equipment are found to be as per the norms prescribed in the guidelines.

The guidelines stipulate estimation of insurance cost and other expenses at 1% each on the gross fixed assets. The VPT in its calculation has excluded miscellaneous assets from the gross value of assets while estimating these two cost elements. The insurance cost and other expenses are estimated at 1% each on the gross value of fixed assets as per the norms stipulated in the guidelines.

- (d). Depreciation is reportedly estimated based on Straight Line Method as per the Companies Act 1956 for triple shift working. The depreciation rate for buildings prescribed in the Companies Act 1956 is 3.34%. As against this, the depreciation rate on the berth cost, berth apron and approach is considered at 11.34%. The VPT has argued that categorizing the berth as factory building under schedule XIV of the Companies Act is not appropriate. The port has considered berth under the category of plant and machinery instead of building and applied the depreciation rate of 51.34% prescribed in the Companies Act.

Examination of this position with reference to other existing private terminals shows that the depreciation rate on berth cost adopted at such companies varies in the range of 3.6% to 4.17% as against 3.34% prescribed in the Companies Act. The marginal variation in the rate is due to spreading over of the cost of berth on the remaining concession period after capitalisation of the asset. The depreciation rate adopted for fixation of upfront tariff at other major ports like the Paradip Port Trust, Mormugao Port Trust, Kandla Port Trust is 3.34% for all kinds of civil works including construction of berth, berth apron, approach, etc.

The VPT has subsequently, in the revised proposal computed depreciation on berth cost and berth apron and approach @ 3.34% at par with other civil works in line with our suggestion.

Depreciation on equipment is computed @ 10.34% and for power and lighting @ 13.91% which is found to be as per the rates prescribed in the Companies Act for the relevant group of assets and hence are accepted.

In the initial proposal, VPT has taken prorata depreciation for 255 days. It has subsequently corrected and computed the depreciation for the full year only in respect of civil works. In our calculation, the depreciation is considered for full year for all assets in line with the provisions prescribed in the Companies Act.

- (e). Lease rentals is calculated for 50000 sq. metres of storage area and 10000 sq. mtrs. of back up area to be allotted for the terminal's operation.

The VPT had initially calculated lease rental based on a proposal filed by it in July 2008 for fixation of lease rental for Zone VIII-A i.e. applying 6% on the basic valuation of land recommended earlier by the District Revenue Authority for Zone VIII at Rs.2,400/- per sq. yard for the quinquennium 2003-08.

Subsequently, the VPT has revised the calculation of lease rental on the grounds that the lease rentals for VPT lands approved by this Authority is valid for quinquennium 2003-08 and is already due for revision. The VPT has submitted that since the valuation of the land for the quinquennium 2008-13 is yet to be received from the District Revenue Authorities (DRA) which is expected to take considerable time, the valuation of land for 2008-13 has been provisionally recalculated at Rs.121.15 per square yard per annum for Zone VIII giving proportionate increase of 59% over the valuation of land reported for the quinquennium 2003-08 over the previous quinquennium. Likewise, the provisional lease rentals for Zone VIII-A is arrived giving 20% increase in the valuation of land over the previous quinquennium. The adhoc increase in lease rental is reportedly based on approval of the Board of the VPT.

The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The lease rent of the land belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2005- VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports. Till such time any revision takes place, the existing Scale of Rates continues.

It has to be recognised that the guidelines on land management of Major Port Trust issued by the Government in February / March 2004 prescribe various options for determining the market valuation of land for fixation of lease rental. During the last revision of lease rental, this Authority has

already held the market value of land may be assessed by the port under all the options given in the Government guidelines on land policy of Major ports and to consider the lease rentals based on the best value of land so obtained.

The Authority is guided by the VPT considering adhoc increase in the market value of land in the two zones based on the proportionate increase in the land value so obtained during the past quinquennium is not found to be in conformity with the methodology prescribed by the Government for valuation of land for fixation of lease rental. Further, the port has proposed different lease rent for zone VIII and Zone VIII A whereas the lease rent approved by the Authority does not consider such segregation of land.

In the light of the above position and also recognising the specific provision in the guidelines require estimation of this item based on the existing lease rental prescribed in the Scale of Rates of the Major Port Trusts, the estimate of lease rent is taken at the base lease rent of Rs.70.20 per sq. metre per annum prescribed for Zone VIII in the existing Scale of Rates with the approved annual escalation of 2%.

In capacity of a 40,000 sq. metre for the quinquennium 2008-13 comes into force under the RFP for the proposed multipurpose cargo terminal, the Authority approach this Authority to review the upfront tariff and cost of berth hire.

- (f). The port authority wants the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

In its review of cost, the VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging while estimating the annual revenue requirement for berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards insurance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the port authority requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal and iron ore terminals at Paradip Port Trust, coal terminal at Visakhapatnam Port Trust and multipurpose cargo terminal at Kandla Port Trust, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost are considered in this case while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6 of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to the authority to decide on a particular item of expenditure, which is not specific for incorporation while computing the upfront tariff cap for which no norm is not explicit in the guidelines.

- (vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above findings. A copy of the statement is attached as **Annex-I**.

- (a). As per the statement, the total revenue requirement from cargo handling service works out to Rs.28.78 crores which is an aggregate of Return on a capital cost of Rs.10.00 crores and modified operating cost of Rs.16.48 crores.

- (b). The guidelines require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% towards storage charge and 5% each towards miscellaneous charge.

As against this, the VPT has considered 96% of the revenue requirement from handling charge, 2% from storage charge and 2% from miscellaneous charge while arriving at the upfront tariff.

The upfront tariff guidelines stipulates free period of 5 days for import cargo and 15 days of export cargo. The port has clarified that Granite and CP coke cargo are aggregated within the free period and most of the steel cargo is also aggregated within the free period based on the position obtained at its port. The port is, therefore, of the opinion that with the prescribed free period, the operator will not be in a position to realize the estimated revenue from storage charge and this may only remain a notional income. The port has therefore in the revised proposal proposed to reduce the apportionment of revenue from storage charge from the prescribed level of 5% to 2%.

As regards miscellaneous charge, the port has clarified that it is adequate to apportion 2% of the total revenue requirement from miscellaneous charge and the differential percentage is merged with the revenue requirement from handling charge.

Clause 3.8.2. of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement.

In view of the position explained by the VPT, this Authority accepts the apportionment of the total revenue requirement between the three tariff heads as proposed by the port. Based on the revised requirement estimated by this Authority, the revenue requirement apportioned to handling charge is Rs.2571 lakhs, Rs.54 lakhs from storage charge and Rs.54 lakhs from miscellaneous charge.

- (c). The VPT has computed the commodity wise tariff caps based on the ratio of the handling rate of each cargo. While computing the ratio of handling rate, the VPT has not factored the tonnage and number of days of utilisation of the facilities with reference to each commodities. The commodity wise tariff cap has been revised taking into consideration the percentage share of cargo expected to be handled, the expected cargo working days with reference to the handling rate as per the norm under each cargo group. Accordingly, the unit cargo handling charges has been worked out considering the different handling rates of the various commodities as per the norm to meet the revenue requirement of Rs.2571 lakhs.

As per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels which should not exceed 60% of the normal cargo / vessel related charges. Out of the optimal capacity of 2087435 tones per annum assessed, the VPT has envisaged coastal movement in respect of steel to the tune of 26000 tonnes per annum. The upfront tariff cap has been arrived after considering the impact of concession applicable for coastal cargo i.e. expected to be handled at the multipurpose berth. A statement detailing the calculations has been attached as Annex-II.

The VPT has proposed a provision to state that the handling charges prescribed is a composite charge for (ii). unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading

on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard upto a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

- (d). As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The revised proposal of the port reflects this position.

The unit rate of storage charge was earlier proposed based on the area i.e. on 'per 100 square metre' basis. This tariff did not factor the cargo which will stay in the yard beyond the prescribed free period and contribute towards revenue from this tariff item. The VPT has subsequently revisited its calculation. It has assumed 30% of the total cargo will attract demurrage and accordingly, proposed the storage charge at Rs.8 per tonne for the first week, Rs.12 per tonne for the second week and Rs.16 per week thereafter so as to meet the revenue requirement.

Based on the revised revenue requirement, the storage charge estimated by the VPT is modified following the approach adopted by the VPT and prescribed at Rs.8.90 per tonne per day or part thereof for the first week, Rs.12.90 per tonne per day or part thereof for the second week and Rs.17.20 per day or part thereof thereafter maintaining the differential rate for the slabs adopting the approach followed by the VPT.

- (e). The revised revenue requirement towards miscellaneous charges works out to Rs.54 lakhs as against Rs.51 lakhs estimated by the VPT. The miscellaneous charge is stated to cover the expenses towards environment and management, safety measures and sweeping of cargo on the wharf.

Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at Rs.2.60 per tonne as against Rs.2.50 per tonne proposed by the port.

- (f). The revenue requirement from berthing service is estimated at Rs.10.61 crores (i.e. Rs.8.00 crores being 16% return on a capital cost of Rs.49.98 crores and operating cost of Rs.2.61 crores) at the level estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire for the iron ore and coal berths of the Paradip Port Trust, coal terminal in Mormugao Port Trust and multipurpose cargo in Kandla Port Trust has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.

The VPT in the revised proposal has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Re.0.75 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general

found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The VPT has, however, not considered the impact of concession applicable to the coastal vessels as per the 2005 tariff guidelines while arriving at the pre-determined berth hire.

Based on the coastal cargo volume of 26000 tonnes per annum assessed by the VPT for the said multipurpose cargo handling terminal, the percentage of coastal vessel works out at 3% and foreign vessel at 97% of the total terminal capacity. Taking into consideration the ratio of foreign / coastal vessel and concessional tariff applicable for coastal vessel, the pre-determined upfront berth hire for foreign vessel works out to Re.0.76 per GRT per hour and Re.0.46 per GRT per hour for coastal vessel. The detailed computation of berth hire of coal terminal is furnished in the Annex-III attached.

- (ix). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, day and week are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VPT and other private terminals operating in VPT. The definitions of the term "month" proposed by the VPT is not found to be relevant and hence deleted. Some of the conditions which are not in line with the general prescription in other Major Ports / Terminals have been modified.
- (x). The VPT has proposed to include the provisions prescribed in its Scale of Rates for levy of penal berth hire equivalent to normal berth hire for the period of overstay of vessel beyond the stipulated period provided there is a demand for the berth and notice is served in 10 hours advance by the terminal operator to vacate the berth after completion of discharge / shipment operations. This is an existing provision prescribed in the Scale of Rates of VPT. Similar provision for levy of penal berth hire are also prescribed in the Scale of Rates of the another BOT operator Vizag Seaport Limited operating in the VPT. Recognising that berth is a scarce resource of the port / operator and need to be utilised optimally, the proposed provision for levy of penal berth is included in the upfront tariff schedule of the multipurpose cargo terminal.

The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of VPT.

- (xi). The VPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period for import and export cargo. Free period for export cargo is proposed to commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises and for import cargo from the day following the day of completion of final discharge from the vessel. This is in line with the conditions prescribed in the Scale of Rates of the Visakhapatnam port and other ports as well and hence is accepted.

The condition stating that free period shall exclude Custom notified holidays is modified to state that it will exclude Custom notified holidays and terminal's non operating days in line with the condition prescribed in the 2005 tariff guidelines.

- (xii). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator are included in the upfront tariff schedule.
- (xiii). Recognising that conditionalities fixed now would applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending

Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

- (xiv). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been either been deleted or modified.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

11.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the liquid cargo terminal at Visakhapatnam Port Trust attached as **Annex-IV**.

BRAHM DUTT, Chairman  
[ADVT III/4/143/08-Exty.]



## FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MULTIPURPOSE CARGO BERTH AT VISAKHAPATNAM PORT

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by VPT				Estimates modified by TAMP
		Initial proposal dated 10 July 2008	Revised estimates dated 8 November 2008	Revised estimates dated 26 December 2008	Final revised estimates dated 31 December 2008	
I	<b>Optimal capacity</b>					
(a)	Percentage share of capacity of cargo to be handled	% share of cargo	% share of cargo	% share of cargo	% share of cargo	% share of cargo
	Percentage share of Capacity of C.P. coke (S1)	36%	36%	36%	36%	36%
	Percentage share of Capacity of Lam coke (S2)	36%	36%	36%	36%	36%
	Percentage share of Capacity of Steel (S3)	18%	18%	18%	18%	18%
	Percentage share of Capacity of Granite block (S4)	10%	10%	10%	10%	10%
(b)	Handling Rate of cargo vessel carrying (in tonnes per day)					
	- C. P. Coke (P1)	10000	10000	10000	10000	10000
	- Lam coke (P2)	10000	10000	10000	10000	10000
	- Steel (P3)	4000	4000	4000	4000	4000
	- Granite block (P4)	2500	2500	2500	2500	2500
(c)	Optimal Capacity in tonnes = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)+(S4*P4))*365$	2087435	2087435	2087435	2087435	2087435
II	<b>Capital Cost</b>					
(I)	<b>Cargo Handling Activity</b>	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores
	(a). Civil Cost					
	- Berth apron and approach	0.29	0.29	0.29	0.29	0.29
	- Storage Yard	7.32	7.32	7.32	7.32	7.32
	- Transit sheds	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- Roads, Rail tracks	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- Building, water supply, sewage etc.,	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16
	Subtotal (a)	7.77	7.77	7.77	7.77	7.77
	(b). Equipment Cost					
	- 50 Tonne Harbour Mobile Crane - 2 nos	33.87	33.87	33.87	47.12	47.12
	- Fork lift truck 10 tonnes - 1 no.	0.00	0.35	0.35	0.35	0.35
	- 2 Front end loader of 500 HP	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00
	- Power and Lighting, Communications	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
	Subtotal (b)	34.95	40.30	40.30	53.55	53.55
	(c). Miscellaneous (5% on (a) and (b))	2.15	2.40	2.40	3.07	3.07
	(d). Total Capital Cost for Handling Activity (a + b + c)	44.87	50.47	50.47	64.39	64.38
(II)	<b>Capital Cost For Berthing Services</b>					
	(a). Cost of construction of Berth plus Rs. 10.51 crores towards the cost of constructed berth of 40 mtrs. length	47.06	47.06	47.06	47.06	47.06
	(b). Cost of dredging alongside berth	2.92	2.92	2.92	2.92	2.92
	Total Capital cost for berthing services	49.98	49.98	49.98	49.98	49.98
(III)	Total Capital Cost of the Project (I+II)	94.85	100.45	100.45	114.37	114.37
III	<b>Operating Cost</b>					
(I)	<b>Cargo Handling Activity</b>					
	(a). Power	0.70	0.74	0.74	0.74	0.74
	(b) Fuel Cost					
	- Harbour Mobile Crane	1.20	2.49	2.49	2.49	2.40
	- Fork lift truck	0.00	0.15	0.15	0.15	0.14
	- Front End Loader	0.00	0.36	0.36	0.36	0.35
	Subtotal fuel cost estimate	1.20	3.00	3.00	3.00	2.89
	(c). Repair & Maintenance					
	- Civil Assets (1% on gross civil assets)	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on cost of mechanical and electrical equipments)	1.75	2.02	2.02	2.68	2.68
	(d). Insurance (1% on gross value of assets)	0.43	0.48	0.48	0.81	0.64
	(e). Depreciation	2.57	3.01	3.01	3.92	5.60
	(f). License fee (Rentals for land and other port assets)	0.82	0.82	0.82	0.92	0.62
	(g). Other Expenses (5% of Gross fixed assets)	2.14	2.40	2.40	3.07	3.22
	Total Operating Cost	9.69	12.55	12.55	15.02	16.45

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by VPT				Estimates modified by TAMP
		Initial proposal dated 10 July 2008	Revised estimates dated 8 November 2008	Revised estimates dated 26 December 2008	Final revised estimates dated 31 December 2008	
IV	Revenue Requirement & proposed tariff					
(i)	Cargo Handling charge					
	Revenue Requirement	(Rs.in crores)	(Rs.in crores)	(Rs.in crores)	(Rs.in crores)	(Rs.in crores)
	(a). Total Operating Cost	9.69	12.55	12.65	15.02	16.48
	(b). Return on capital Employed @ 16%	7.18	8.08	8.08	10.30	10.30
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	16.87	20.63	20.73	25.32	26.78
	Apportionment of Revenue Requirement					
	(a) Handling Charges	15.69	19.19	19.28	24.31	25.71
	(b) Storage Charges	0.84	1.03	1.04	0.51	0.54
	(c) Miscellaneous Charges	0.34	0.41	0.41	0.51	0.54
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	16.87	20.63	20.73	25.32	26.78
	UPFRONT TARIFF					
	(a). Composite handling charge (foreign cargo)		Rate per tonne (in Rs.)		Rate per tonne (in Rs.)	
	- CP coke and Lam Coke	63.40	77.65	78.00	98.35	78.50
	- Steel	152.15	127.80	128.56	162.00	202.30
	- Granite	237.75	139.80	140.45	177.08	312.55
	(b). Storage Charge	Rate per 100 sq. mtr (in Rs.)	Rate per 100 sq. mtr (in Rs.)	Rate per tonnet per day or part thereof (in Rs.)	Rate per tonnet per day or part thereof (in Rs.)	
	-Free period	1 week - Import 2 weeks - export	1 week - Import 2 weeks - export	5 days - Import 15 days - export	5 days - Import 15 days - export	5 days - Import 15 days - export
	- First week after free period	Import - 330.71 from 2nd week Export - 337.36 from 3rd week	Import - 404.57 from 2nd week Export - 412.58 from 3rd week	Import 6-12th day - 9.00 13-19th day - 13.50 Thereafter - 18.00	8.00	8.60
	-Second week			Export 16-22th day - 12.00 23-29th day - 18.00 Thereafter - 24.00	12.00	12.90
	-Thereafter					
	(c). Miscellaneous Charge ( Rate per tonne in Rs.)	1.85	1.98	1.99	16.00	17.20
(ii)	BERTH HIRE CHARGES				2.50	2.60
	Revenue Requirement					
(a)	Operating Cost					
	(i). Maintenance Charge (1% on cost of construction of berth)	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47
	(ii). Depreciation	3.61	1.67	1.67	1.67	1.67
	(iii). Insurance ( 1% on berth cost)	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47
	Subtotal (a)	4.55	2.61	2.61	2.61	2.61
(b)	Return on capital Employed @ 16%	7.99	7.99	7.99	7.99	8.00
	Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	12.54	10.60	10.60	10.60	10.61
	Berth hire Charge per GRT per hour					
	Foreing going vessel (Rate per GRT per hour) in Re.	US \$ 0.024	Re. 0.75	Re. 0.75	Re. 0.75	Re. 0.76
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re.	Re. 0.65	Re. 0.45	Re. 0.45	Re. 0.45	Re. 0.46

## ANNEX - II

## STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (tonnes)	Cargo Working Days (iv / iii)	Per- centage of Cargo Working days	Revenue Require-ment (Rs. in Lakhs)	Cargo to be handled (Foreign) in tonnes	Cargo to be handled (Coastal) in tonnes	Rate in Rs.	Rate in Rs. For foreign cargo (after rounding off)	Rate in Rs. For coastal cargo
CP coke	38.00%	10000	751477	75	22.04%	589.58	751477	0	78.48	78.50	47.10
Lam coke	38.00%	10000	751477	75	22.04%	589.58	751477	0	78.48	78.50	47.10
Steel	18.00%	4000	375738	94	28.75%	739.04	349738	28000	202.29	202.30	121.40
Granite	10.00%	2500	208744	83	25.38%	652.41	208743.5	0	312.54	312.55	187.55
Total	100%		2087438	327	100	2,570.58	2087438	28000			

Foreign Steel Cargo	349738.3
Coastal Steel Cargo	28000
Revenue requirement from steel cargo (in Rs.)	73,904,378
Rate for Foreign cargo say	x
349838x+28000*0.6x =	73,904,378
349838x+16800x =	73,904,378
365338x =	73,904,378
x =	202.29
Rate for Foreign steel cargo after rounding off (in Rs.)	202.30
Rate for coastal steel cargo (in Rs.)	121.40

## ANNEX - III

## STATEMENT SHOWING THE RATES OF HIRE CHARGE

A As furnished by the VPT		CP coke	LAM coke	Steel	Granite	Total
Sr. No	Particulars					
i	Ratio	38%	22%	18%	10%	100%
ii	Handling Rate	10000	10000	4000	2000	
iii	Average price of CP coke	16550	20000	11300	15000	
iv	Average price of LAM coke	24000	20000	10000	10000	
v	Tonnage handled by the VPT	749000	771000	374000	205000	2080000
vi	No of Bunkers	75	75	30	30	
vii	No of Bunkers per 1000 tons	1800	1800	2230	1992	
viii	Expenses per 1000 tons	31	31	32	21	115
ix	Total GRT charges	33390000	52200000	20221000	29880000	140691000
x	Revenue from cargo					10.60
xi	Balance of charges					0.70
B As furnished by the VPT		CP coke	LAM coke	Steel	Granite	Total
Sr. No	Particulars					
i	Ratio	36%	22%	18%	10%	100%
ii	Handling Rate	10000	10000	4000	2000	15500
iii	Average price of CP coke	16550	20000	11300	15000	
iv	Average price of LAM coke	24000	20000	10000	10000	
v	Tonnage handled by the VPT	751477	771000	375738	208744	2087439
vi	No of Bunkers	75.00	75.00	30.00	30.00	
vii	No of Bunkers per 1000 tons	1800	1800	2230	1992	
viii	Expenses per 1000 tons	31	31	32	21	115
ix	Total GRT charges	33390000	52200000	20221000	29880000	140691000
x	Revenue from cargo					10.61
xi	Modified charges					
(a)	Foreign charges					0.70
(b)	Crack charges					0.40

Rate of handling charges per tonne handled by the operator  
 in lakh tonnes no of vessels rate handling in %  
 Foreign 20.54 11.3 97.1%  
 Cost of 0.26 2 2.0%  
 20.80 11.5

## Workings:

i.	Revenue from cargo	10.60
ii.	GRT handling charges	10.60
iii.	GRT handling charges	10.60
iv.	Total GRT charges	10.60
v.	106/1000	10.60
vi.	106738/1000	10.60
vii.	106738/1000	10.60
viii.	Revenue from cargo	10.60
ix.	0.6/1000	10.60

**ANNEX - IV****VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MULTIPURPOSE CARGO BERTH****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (iii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). "Week" shall mean a period of 7 days.

**1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). The berth hire for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, iron ore and iron ore pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges

relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession

- (e). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
  - (iv). Interest on delayed payments / refunds:
    - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments for any charge under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
    - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.
    - (c). The delay in refunds by the terminal operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
    - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
  - (v). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
  - (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
  - (vii). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- The terminal operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator.

## 2. BERTH HIRE CHARGES:

### 2.1. Schedule of Berth hire:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Rs.)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessels carrying CP Coke, LAM Coke, Steel and G. Blocks	0.76	0.46

**2.2. Penal Berth hire for overstayal of vessel:**

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstayal of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the BOT operator or its authorised officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below: -
  - (a). Vessels taking bunkers through barges. 08 hrs
  - (b). Vessels taking water through barges. 12 hrs [From the time of placement of barges alongside vessel].
  - (c). Vessels taking Water / Bunkers through source other than barges. 08 hrs
  - (d). In all other cases 07 hrs

**General Notes relating to berth hire:**

- (i). The time for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii).
  - (a). Berth hire shall stop 4 hrs after the time of vessel signalling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hrs prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
  - (c). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather condition.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.  

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv). No Berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability/ break down of equipment and any other reasons including power failure attributable to the terminal operator.
- (v). Ousting Priority/Priority berth Hire:

The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust.

**3. CARGO HANDLING CHARGES**

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	CP Coke	Per Metric Tonne	78.50	47.10
(b).	LAM Coke	Per Metric Tonne	78.50	47.10
(c).	Steel	Per Metric Tonne	202.30	121.40
(d).	Granite Blocks	Per Metric Tonne	312.55	187.55

**Notes:**

The handling charges prescribed above is a composite charge for (i) unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard up to a free period of 5 days and loading on to trucks in respect of import cargo and (ii) unloading of the cargo from the trucks at the stackyard, storage at the stackyard up to a period of 15 days, transfer the cargo to the loading point and loading onto the ship including stevedoring. This composite charge includes wharfrage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of rates.

**4. STORAGE CHARGES PER TONNE PER DAY:**

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

**(A). Free period:**

Import cargo	5 days free
Export cargo	15 days free

**(B). Storage charges after free period (per tonne per day)**

Description	Rate in Rs. per tonne per day
First week after expiry of free period	Rs.8.60
2 <sup>nd</sup> week after expiry of free period	Rs.12.90
Beyond 2 <sup>nd</sup> week	Rs.17.20

**Notes:**

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

**5. Miscellaneous Charges:**

Rs.2.60 per tonne is a composite charge for all miscellaneous services such as environment and management, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc.

**6. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) to (5) ABOVE:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.